AVISTAMIENTOS DE OVNIS

Son reales y NO son extraterrestres

A.S. Ingeniero Industrial

Año 2023

Introducción

Ante todo quiero resaltar que toda la información técnica y científica de este documento es veraz y contrastada, por un lado porque soy ingeniero industrial desde hace 50 años y luego porque

- Paul LaViolette, autor de Secrets of Antigravity Propulsion, es físico por la Universidad Johns Hopkins, MBA de la Universidad de Chicago y un doctorado de la Universidad Estatal de Portland y
- Jean-Pierre Petit, autor de Ovnis et armes secrètes américaines, es ingeniero y astrofísico. Desde 1965 hasta 1974 trabajó en el Instituto de Mecánica de Fluidos (IMFM) del CNRS en Marsella. Cesó su investigación en magnetohidrodinámica en este Instituto porque el Gobierno francés decidió no continuar esta investigación.

El objetivo principal de este libro es relatar aquellos avistamientos de ovnis, que han sido relatados en documentos que creo son de toda confianza. Así adjunto el relato con la fuente de donde han sido extraídos, aunque por lo general son traducciones mías de la fuente en inglés.

Sin embargo creo necesario explicar la razón del subtítulo "Son reales y NO son extraterrestres". Lo que explico y relato es porque estoy convencido de su veracidad en un 100%, así como poque lo ha estudiado de forma científica y técnica. Soy ingeniero industrial especialidad electrotecnia por la Universidad Politécnica de Barcelona (UPC) y siempre he trabajado en el mundo de la informática y en las telecomunicaciones. He sido 6 años profesor de esta universidad UPC.

La afirmación de que los ovnis NO son extraterrestres, se basa en el contexto actual de los descubrimientos. Estamos en la fase del descubrimiento de exoplanetas que podrían tener atmósferas similares a las nuestras. Esta razón y otras pueden hacer que algún día entremos en contacto con otras civilizaciones extraterrestres. En la actualidad, esta falsa realidad de que hemos entrado en contacto con extraterrestes en nuestra Tierra ha sido fabricada por los mismos que durante 70 años han negado la existencia real de los ovnis.

El Washington Post del 16 de Diciembre de 2022 y firmado por el periodista Dan Lamothe dice en su título : "No se ha descubierto vida extraterrestre en la Tierra, dice el Pentágono, pero la búsqueda se profundiza" y en su desarrollo dice:
"Una nueva oficina en el Pentágono está examinando cientos de informes de objetos no identificados en el aire, el mar, el espacio y más allá, dijeron el viernes altos funcionarios de defensa de EE. UU., y aunque no ha descubierto signos de vida extraterrestre, la búsqueda se expandirá."
"El principal funcionario de inteligencia del Pentágono, Ronald Moultrie, dijo a los periodistas durante una conferencia de prensa, la primera en hablar sobre la oficina y su trabajo en curso, que “En este momento… no tenemos nada” para afirmar la existencia de extraterrestres. "

Los ovnis tienen su origen en la patente de Nikola Tesla a principios del siglo XX, cuya documentación sigue incautada y declarada secreta desde entonces por el Gobierno de los EE.UU. Sin embargo los primeros platillos voladores fueron fabricados por el Gobierno nazi de la II Guerra Mundial utilizando la tecnología de Nikola Testa y la de Victor Schauberger. Entre otros libros recomiendo "Hitler's flying saucers" de Henry Stevens, donde se explica esta cuestión con mucho detalle y mucha documentación.

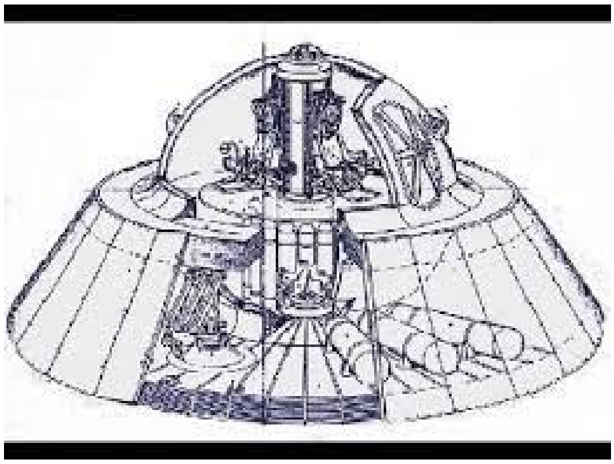
Distintas tecnologías de la fabricación de platillos volantes se explican en el libro "Secrets of Antigravity Propulsion" de Paul LaViolette publicado el año 2008.

También se explica otra tecnología en la patente US 10,144,532 B2 titulada "Craft using an inertial mass reduction device" registrada por los Estados Unidos de América en representación del

Secretario de la Navy con fecha 4 de Diciembre de 2018. En esta patente el Ejército de los EE.UU. explica como fabricar un platillo volante aéreo y submarino, lo que se conoce como dispositivo transmedia.

El 9 de Mayo de 2001, se hizo la presentación del libro Disclosure de Steve Greer. En ella Mark McCandlish mostró el dibujo de un platillo volante que estaba flotando a pocos metros del suelo en un hangar de la base militar del ejército de USA como lo había dibujado su amigo Brad Sorensen el 12 de Noviembre de 1988 (ver Relato 7).



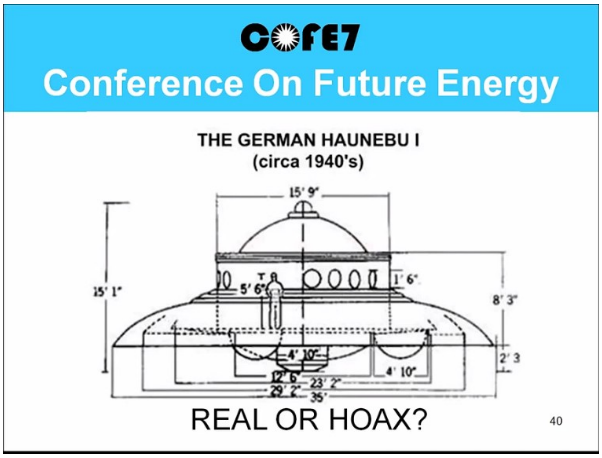


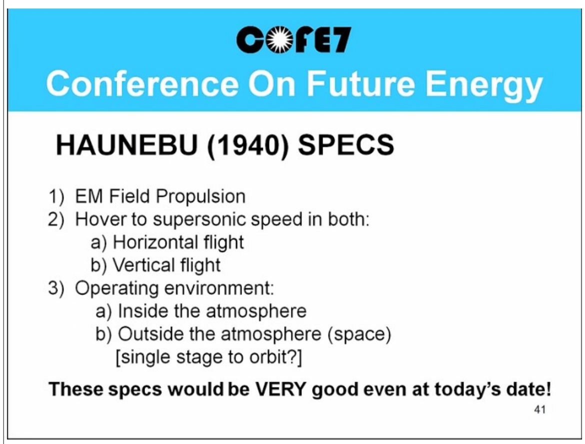
El 29 de Agosto de 2015 presentó sus esquemas de los UFOs en el programa Coast to Coast de Estados Unidos

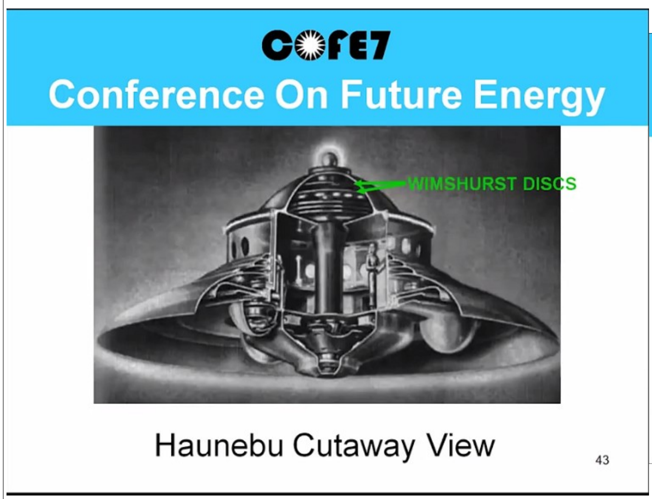
Mark McCandlish murió el 13 de Abril de 2021 en su casa en Redding, CA, de un disparo de escopeta en la cabeza.

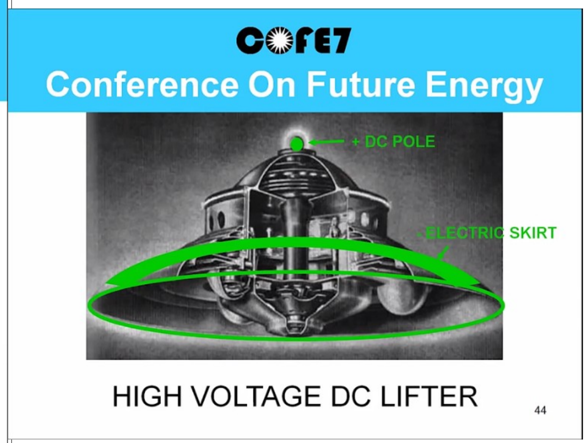
Mike Gamble fue contratado por The Boeing Company, en Seattle, WA, en 1985 y posteriormente se desempeñó como ingeniero principal (electrónico) durante los siguientes 30 años. En esta período, Mike trabajó en una amplia gama de programas clasificados y no clasificados, incluidos aviones comerciales, aviones militares y sistemas aeroespaciales. El último puesto de Mike en la empresa fue administrar un laboratorio de Investigación y Desarrollo (I+D) de Boeing, trabajando en una variedad de aeronaves y tecnologías aeroespaciales tradicionales y exóticas.

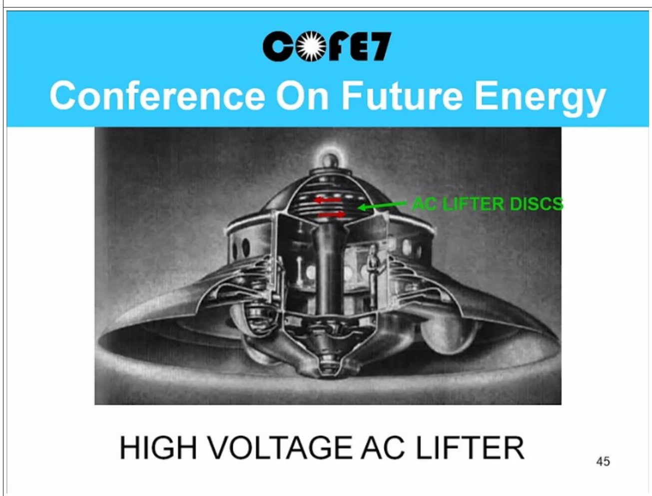
El 30 de Julio de 2015, en la COFE7 - Conference on future energy, Mike Gamble en su presentación mostró el esquema del platillo volante fabricado por el Gobierno nazi en la II Guerra Mundial utilizando la tecnología diseñada por Nikola Tesla. Se incluyen las diapositivas mostradas en este evento.

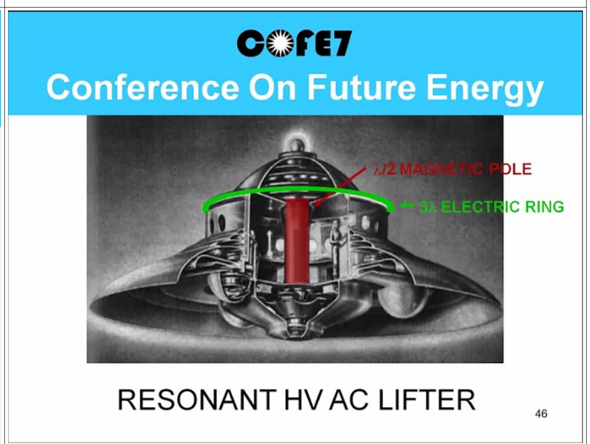












De todo esto es fácil deducir que en la actualidad los ovnis son principalmente de los EE.UU. y fabricados por ellos. Dado el conocimiento de su tecnología también es fácil deducir que Rusia, China y probablemente la India entre otros, posean ovnis.

En cuanto a los avistamientos de ovnis, el gobierno estadounidense no está haciendo absolutamente nada para abordar esta cuestión porque son ellos los que los fabrican, desarrollan y utilizan.

Los videos grabados por los cazas de los portaviones USS Nimitz y USS Theodore Roosvelt de los años 2004, 2014 y 2015 ha sido reconocidos como reales por el Gobierno de los EE.UU. En la actualidad, cuando se le hace una pregunta sobre los ovnis, la Fuerza Aérea todavía envía esencialmente la misma carta de formulario, irónicamente llamada hoja informativa, que comenzó a usar cuando se canceló el Blue Book en 1969.

Ningún Gobierno ha reconocido el origen terrestre de los ovnis.

Hay algunos organismos que recopilan y estudian los avistamientos de los ovnis, tales como

- NUFORC (National UFO Reporting Center) de USA
- GEIPAN de Francia
- OIFAA (Oficina de Investigacion de FenomenosAereos Anomalos) de Chile
- DINAE(Division de InteresesAeroespaciales) de Perú
- CEFORA (Comisión de Estudios del Fenómeno Ovni) de Argentina
- CEIFO (Comisión Ecuatoriana para la Investigación del Fenómeno OVNI) de Ecuador
- NARCAP (National Aviation Reporting Center On Anomalous Phenomena), una respetada organización internacional de investigación sin fines de lucro que también sirve como centro de informes confidenciales para uso de los pilotos, la tripulación y controladores del tráfico aéreo que de otro modo tienen miedo de hacer informes de avistamientos.

Se han realizado distintos informes relativos a los avistamientos de ovnis, de los cuales los más significatvos son

- Informe COMETA
- El estudio de los ovnis en el Reino Unido comenzó en 1950 dentro del Ministerio de Defensa, lo que lo convierte en uno de los programas oficiales de mayor duración en el mundo.
- Informe NARCAP
- "Aviation Safety in America—A Previously Neglected Factor" por el Dr. Richard Haines. En la actualidad ha desarrollado una base de datos internacional de más de 3.400 avistamientos de ovnis de primera mano por parte de pilotos comerciales, militares y privados, con especial atención a los casos en los que la seguridad de la aviación se ve comprometida, a diferencia de los avistamientos durante los cuales los objetos no tienen ningún efecto sobre una aeronave o su tripulación.

Las principales fuentes de los avistamientos que relato son

- el libro Disclosure de Steve Greer del año 2001
- el libro UFOs: Generals, Pilots, and Government Officials Go on the Record de Leslie Kean publicado el año 2010
- el libro Night Siege: The Hudson Valley UFO Sightings de Dr. J.Allen Hynek
- los documentales The Phenomenon y The Observers

También los libros

- Ovnis et armes secrètes américaines de Jean-Pierre Petit
- Hitler's flying saucers de Henry Stevens
- Pentagon aliens de William Lyne

Desde 2004, los gobiernos de Brasil, Chile, Francia, México, Rusia, Uruguay, Perú, Irlanda, Australia, Canadá y el Reino Unido han publicado archivos que alguna vez fueron secretos y en 2009 incluso Dinamarca y Suecia se unieron a la tendencia al publicar más de 15.000 archivos cada uno.

El Ministerio de Defensa de España ha desclasificado un total de 80 informes de 1.900 páginas de archivos OVNI. El primer caso tuvo lugar en 1962 en San Javier, Murcia, y el último en 1995 en Morón, Sevilla.

A continuación se relatan aquellos avistamientos de los que se tiene amplia información detallada.

Como anexos adjunto
I) El informe de la NARCAP realizado por Dominique F. Weinstein
II) La carta enviada por el Proyecto Orion de Steve Greer dirigido al entonces Presidente Obama de los Estados Unidos

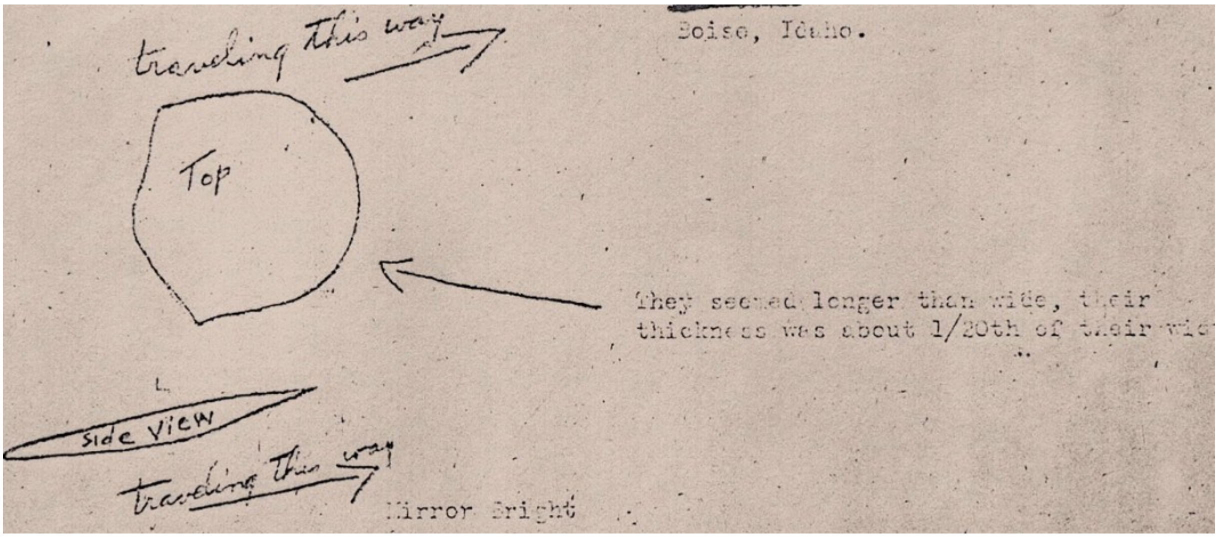
Avistamientos por años

Año 1947

Según el documental "The Phenomenon", este año se vieron muchos ovnis por todo EE.UU.

En el documental "The Phenomenon", se visualiza un recorte de periódico donde dice:
"Nine bright, saucer-like objects flying at incrediable speed at 10.000 feet altitude were reported here today by Kenneth Arnold, Boise, Idaho, pilot, who said he could not hazard a guess as to what they were."

No tenía colas. Parecía girar alrededor del Sol y emitir destellos como un espejo.
Arnold envió este dibujo a la Fuerza Aérea de acuerdo con su relato.



Año 1950

Este año, Evelyn Trent de McMinnville alimentaba a sus conejos, cuando vio un objeto metálico en forma de disco flotando sobre su granja. Avisó a su esposo Paul, quien agarró su cámara y logró tomar 2 fotografías.



Contaron que el objeto planeaba despacio hasta que se alejó abruptamente.



Año 1951

En el documental "The Phenomenon"dice

En 1951, el astronauta Gordon Cooper, mientras entrenaba en Alemania, persiguió una gran formación con su escuadrón de aviones de combate. A diferencia de los aviones de combate, ellos se detenían. Casi detenían su velocidad de avance y cambiaban a 90º, a veces en su trayectoria de vuelo.Y en los siguientes 2 o 3 días teníamos practicamente a todos los aviones de combate que pudimos reunir en la base, elevándose a su altura con hombres con binoculares intentando detectar estos extraños dispositivos que los sobrevolaban. Nunca pudimos acercarnos lo suficiente para acorralarlos, pero tenían una forma circular y un aspecto metálico. Y ellos llegaban y hacían las mismas maniobras que nosotros, excepto cuando, alguna que otra vez, uno de ellos ....

= = = = = = = = =

Del libro UFOs de Leslie Kean

Comenzó en 1951, cuando 3 pilotos de la Fuerza Aérea que volaban cazas Vampire F-5B separados se encontraron con un objeto redondo plateado y brillante. Dos intentaron acercarse a él, pero fue mucho más rápido que ellos. Siguió una ola de ovnis en 1954, en la que los gendarmes de toda la Francia metropolitana recopilaron más de 100 informes oficiales de platillos volantes, algunos de los cuales fueron clasificados como encuentros cercanos. En un caso, observado por varios miles de personas, algo extraño volaba de un lado a otro sobre Tananarive, que hoy es Antananarivo, la capital de la isla de Madagascar. Los testigos estaban comprando en el mercado al aire libre a primera hora de la tarde y quedaron congelados y atónitos por lo que vieron. Describieron una especie de pelota verde del tamaño de un avión, seguida de un objeto metálico con forma de pelota de rugby. Los perros corrían y aullaban por toda la ciudad y los bueyes entraban en pánico y destrozaban las vallas de sus recintos. Lo más extraordinario fue el hecho de que durante el sobrevuelo de la capital por parte de este fenómeno, el sistema de energía pública se apagó y volvió a encenderse minutos después tras la salida de la gran bola verde y su aparente acompañante.

Año 1952

2 de Julio de 1952

En el documental "The Phenomenon" se dice

...en Tremonton, Utah, Delbert Newhouse dice que hay 2 platillos, uno invertido sobre el otro. Parecían estar hechos de un metal pulido. Cuando vi los objetos, ya estaban casi sobre mi. Cuando tuve la cámara preparada, ya se habían movido a una distancia considerablemente mayor. Pero los desconocidos no mostraban señales de hostilidad.

= = = = = = = = =

12 - 29 Julio de 1952

El incidente OVNI de 1952 en Washington D.C., también conocido como los avistamientos del aeropuerto nacional de Washington o la invasión de Washington, fue una serie de informes de objetos voladores no identificados del 12 al 29 de Julio de 1952, sobre Washington DC. Los avistamientos más publicitados tuvieron lugar en fines de semana consecutivos, del 19 al 20 de Julio y del 26 al 27 de Julio.

A las 23:40 del sábado 19 de Julio de 1952, Edward Nugent, un controlador de tráfico aéreo en el Aeropuerto Nacional de Washington (hoy Aeropuerto Nacional Ronald Reagan de Washington), detectó 7 objetos en su radar. Los objetos estaban ubicados a 15 millas (24 km) al sur-suroeste de la ciudad; ninguna aeronave conocida se encontraba en el área y los objetos no seguían ninguna ruta de vuelo establecida. El superior de Nugent, Harry Barnes, un controlador de tráfico aéreo senior en el aeropuerto, observó los objetos en el radar de Nugent. Más tarde escribió: Inmediatamente supimos que existía una situación muy extraña. . . sus movimientos eran completamente radicales en comparación con los de los aviones ordinarios.

Barnes hizo que 2 controladores revisaran el radar de Nugent; encontraron que estaba funcionando normalmente. Barnes luego llamó a la torre de control equipada con radar del Aeropuerto Nacional; los controladores allí, Howard Cocklin y Joe Zacko, dijeron que también tenían puntos no identificados en la pantalla de su radar y vieron una "luz brillante" flotando en el cielo, que partió a una velocidad increíble. Cocklin le preguntó a Zacko: "¿Viste eso? ¿Qué diablos fue eso?"

En este punto, aparecieron otros objetos en todos los sectores del radarscopio; cuando se trasladaron sobre la Casa Blanca y el Capitolio de los Estados Unidos, Barnes llamó a la Base de la Fuerza Aérea Andrews ubicada a 10 millas del Aeropuerto Nacional. Aunque Andrews informó que no tenían objetos inusuales en su radar, un aviador pronto llamó a la torre de control de la base para informar del avistamiento de un objeto extraño. El aviador William Brady, que estaba en la torre, vio un "objeto que parecía ser una bola de fuego naranja, arrastrando una cola... [era] diferente a todo lo que había visto antes". Mientras Brady intentaba alertar al resto del personal en la torre, el extraño objeto despegó a una velocidad increíble.

En una de las pistas del Aeropuerto Nacional, S.C. Pierman, piloto de Capital Airlines, esperaba en la cabina de su DC-4 el permiso para despegar. Después de detectar lo que creía que era un meteorito, le dijeron que el radar de la torre de control había detectado objetos desconocidos acercándose a su posición. Pierman observó 6 objetos, "luces blancas, sin cola y de rápido movimiento" durante un período de 14 minutos. Pierman estuvo en contacto por radio con Barnes durante su avistamiento y luego Barnes relató que "cada avistamiento coincidió con un punto que

pudimos ver cerca de su avión. Cuando informó que la luz se desvaneció a gran velocidad, desapareció en nuestro alcance".

Mientras tanto en la Base de la Fuerza Aérea Andrews, el personal de la torre de control estaba rastreando en el radar lo que algunos pensaban que eran objetos desconocidos, pero otros sospechaban y en un caso pudieron probar que eran simplemente estrellas y meteoritos. Sin embargo el sargento de personal Charles Davenport observó una luz roja anaranjada hacia el sur. La luz parecía detenerse, luego hacía un cambio abrupto de dirección y altitud... esto sucedió varias veces. En un momento ambos centros de radar en el Aeropuerto Nacional y el radar en la Base de la Fuerza Aérea Andrews detectaron objeto flotando sobre una radiobaliza. El objeto desapareció en los 3 centros de radar al mismo tiempo.

A las 3 a.m., poco antes de que 2 aviones de combate F-94 Starfire de la Fuerza Aérea de los Estados Unidos de la Base de la Fuerza Aérea de Newcastle en Delaware llegaran a Washington, todos los objetos desaparecieron del radar en el Aeropuerto Nacional. Sin embargo cuando los aviones se quedaron sin combustible y se fueron, los objetos regresaron, lo que convenció a Barnes de que los ovnis estaban monitorizando el tráfico de radio y se comportaban en consecuencia. Los objetos fueron detectados por última vez por radar a las 5:30 a.m.

A las 20:15 del sábado 26 de Julio de 1952, un piloto y una azafata en un vuelo de National Airlines a Washington observaron algunas luces sobre su avión. En cuestión de minutos, ambos centros de radar en el Aeropuerto Nacional y el radar en Andrews AFB estaban rastreando más objetos desconocidos. El sargento mayor de la USAF Charles E. Cummings observó visualmente los objetos en Andrews, luego dijo que estas luces no tenían las características de las estrellas fugaces. No había [sic] rastros... viajaron más rápido que cualquier estrella fugaz que haya conocido.

Mientras tanto Albert M. Chop, el portavoz de prensa del Proyecto Blue Book, llegó al Aeropuerto Nacional y debido a las preocupaciones de seguridad, negó las solicitudes de varios reporteros para fotografiar las pantallas de radar. Luego se unió al personal del centro de radar. En este momento (9:30 p. m.) el centro de radar detectaba objetos desconocidos en todos los sectores. A veces los objetos viajaban lentamente; en otros momentos invertían la dirección y se movían a través del radarscopio a velocidades calculadas en hasta 7.000 mph (11.250 km/h). A las 11:30 p. m., 2 aviones de combate F-94 Starfire de la Fuerza Aérea de los EE. UU. de la Base de la Fuerza Aérea de Newcastle en Delaware llegaron a Washington. El capitán John McHugo, el líder del vuelo, fue dirigido hacia las señales del radar pero no vio nada a pesar de los repetidos intentos. Sin embargo su compañero de ala, el teniente William Patterson, vio 4 resplandores blancos y los persiguió. Dijo a los investigadores que traté de hacer contacto con los bogies por debajo de los 1.000 pies y que estaba a mi máxima velocidad pero... dejé de perseguirlos porque no vi ninguna posibilidad de alcanzarlos. Según a Albert Chop, cuando el control de tierra le preguntó a Patterson si vio algo, Patterson respondió "'Los veo ahora y están a mi alrededor. ¿Qué debo hacer?'... Y nadie respondió, porque no sabiamos que decirle."

Después de la medianoche del 27 de Julio, el mayor Dewey Fournet de la USAF, enlace del Proyecto Blue Book en el Pentágono y el teniente John Holcomb, especialista en radares de la Marina de los Estados Unidos, llegaron al centro de radares del Aeropuerto Nacional. Durante la noche, el teniente Holcomb recibió una llamada de la Estación Meteorológica Nacional de Washington. Le dijeron que había una ligera inversión de temperatura sobre la ciudad, pero Holcomb sintió que la inversión no era lo suficientemente fuerte como para explicar los retornos buenos y sólidos en los visores de radar. Fournet transmitió que todos los presentes en la sala de radar estaban convencidos de que los objetivos probablemente fueron causados por objetos metálicos sólidos. También había objetivos meteorológicos en el alcance, dijo, pero esto era algo común y los controladores no les prestaban atención. Dos F-94 más de la Base de la Fuerza Aérea

de Newcastle fueron revueltos durante la noche. Un piloto no vio nada inusual; el otro piloto vio una luz blanca que desapareció cuando se movió hacia ella. Aviones civiles también reportaron objetos brillantes que correspondían a señales de radar vistas por los operadores de radar de Andrews. Como el 20 de Julio, los avistamientos y los retornos de radar desconocidos terminaron al amanecer.

= = = = = = = =

Del relato de Robert Biazina en el Disclosures de Steve Greer

Mi primera experiencia con ovnis fue en 1952. Estaba en un vuelo desde Seattle, regresando a Sacramento. Era entre las 10 y las 12 de la noche. Era una noche clara y oscura. Sentado allí, mirando hacia adelante, vi este brillo naranja frente a nosotros. No quería preguntarle al piloto si lo vio porque pensé que estaba cansado. Y él hizo lo mismo. Finalmente no pudo esperar más, así que me preguntó si podía ver algo inusual. Le dije que vi este resplandor rojo frente a nosotros. Se sintió mejor. Lo vimos. Finalmente dijo: "Bueno, tratemos de ponernos al día y ver que es".

Agregamos energía y seguimos acercándonos y por supuesto se hizo más grande hasta que llegamos a Redding, California. Comenzó a descender y lo seguimos. Cogimos un poco de velocidad en un picado poco profundo y pasó despejado a Sacramento y a través de la ciudad y justo sobre el edificio de la capital. Teníamos razón. Hicimos marcar el avión con la línea roja, lo más rápido que podía. En este momento se puso vertical y desapareció en cuestión de 2 segundos hacia arriba.

Año 1953

Dice en su libro Pentagon Aliens de William Lyne

"Cuando cumplí los 8 años (1946), ya había entrevistado a muchos testigos confiables que habían observado discos voladores en las cercanías de Roswell (130 mi. N.W.) y Alamogordo (180 mi. W.N.W.), así que sabía que existían y probablemente habían estado bajo la Operación Paperclip para Ft Bliss con Wernher von Braun y sus 116 principales científicos, en Septiembre de 1945, cuando von Braun fue nombrado jefe de investigación, Orden del Ejército de EE. UU. En la primavera de 1947, yo había sido caddie para los primeros 36 hoyos de mi padre en el Roswell Country Club y fui caddie otros 18 hoyos allí algunas semanas después, en un torneo profesional en el que fue primer subcampeón, ganando una nueva maquinilla de afeitar eléctrica Remington y un juego de equipaje Samsonite. Mientras observaba el cielo mientras se espera entre golpes y putts, vi algunos discos en forma de moneda de 10 centavos brillando al sol, pero no estaba seguro de que eran platillos volantes hasta mi primer avistamiento de 1953, en el que el platillo volante partió en una trayectoria directamente hacia Ft. Bliss a 9.000 mph.
....
El platillo volante que presencié en 1953 pasó de casi arriba al infinito en 3 segundos. Tenía entre 35 y 50 pies de diámetro. Un cálculo aproximado sería de 9.000 mph., sin boom sónico u otro sonido, basado en mi capacidad de verlo a 7,5 millas de distancia."
.....
Nuestra ciudad Kermit estaba a unas 325 millas E-S-E de White Sands Proving Grounds y Alamogordo, Nuevo México. Mis primeros recuerdos de los discos voladores y volar platillos (la segunda designación) que se avistaron en el área, fue en 1946, incluso antes de la 1947 el sitio del Monte Shasta. Antes de ver un platillo a la luz del día, había escuchado informes de ellos de los bombeadores de campos petrolíferos que trabajaban en el área hacia el norte cerca de Jal, Carlsbad y Roswell, Nuevo México, y había recibido otros informes de primera mano de varias personas que los habían visto. Desde estos informes, sabía que los platillos eran reales, porque eso fue antes de que los informes sobre ellos aparecieran en los periódicos y las personas que los vieron realmente no tenían motivos para decir que los habían visto a menos que fuera cierto, ya que no había sensacionalismo asociado con el fenómeno. Algunas de estas personas habían servido en el Cuerpo Aéreo del Ejército durante la guerra, luchando en los cielos de los alemanes, ya sea como pilotos, navegantes, ingenieros de vuelo, tripulantes, artilleros o bombarderos y a menudo los comparamos con los foo-fighters. Había observado a las naves maniobrar por la noche, pero nunca había visto uno a plena luz del día a corta distancia, hasta 1953, aunque había visto varios discos en lo alto del cielo a grandes distancias, que parecían nuevas monedas de diez centavos brillando al sol en los alrededores de Roswell.
....
Al regresar a casa, supe que el primer día de la Guerra de Corea, un platillo volante había aparecido a plena luz del día sobre el ayuntamiento al otro lado de la calle de nuestra casa y había maniobrado durante 15 minutos, y que al día siguiente habían aparecido 2 platillos y maniobrado durante 30 minutos. En cada caso, mi madre fue la primera en detectarlos. Ella enseñó clases de pintura china como parte de nuestro negocio familiar. En cada uno de los 2 días, ella salió a llenar su cuenco con agua y enjuague el resbalón con agua de un grifo en nuestro porche delantero. Ser una hija del granjero, tenía la costumbre de vigilar el cielo en busca de señales meteorológicas, protegiéndose los ojos del resplandor del sol con su mano. Cuando vio el primer platillo sobre el Ayuntamiento el 25 de junio de 1950, llamó a su clase de cerámica para mirar y llamó a los bomberos y a la policía al otro lado de la calle junto con el alcalde, Fred Pearson. La emoción se extendió y en pocos minutos gran parte de la ciudad estaba mirando. Cuando se fue, partió en un resplandor ascendente de aceleración instantánea. Mi madre dijo que eran como nuevos dólares de plata y recuerdo

claramente que los comparó con su bobina de la máquina de coser, que significa el tipo disco plano y brillante con ranura periférica.

Al día siguiente ocurrió la misma secuencia, solo con 2 platillos apareciendo y maniobrando durante unos 30 minutos, luego partiendo muy rápido como antes. En cada caso, la descripción sonaba como si las tripulaciones hubieran experimentado fallos de funcionamiento o se hubieran perdido, que eran responsable de que los platillos estén allí en primer lugar en lugar de sobre White Sands o Alamogordo. Más tarde determiné que estos primeros platillos parecían ser de un elegante, plateado, ligeramente tipo disco más antiguo de diseño alemán de época de la Segunda Guerra Mundial del tipo eléctrico, no similar de ninguna manera al tipo rechoncho y parecido a una tapa que se muestra a menudo en las revistas pulp. Fue mi opinión en este momento que estaban preparando estos platillos para uso de observación en Corea.
.....
A finales del verano de 1953,...., Para mi asombro, flotando allí, en un ángulo de unos 45º por encima de nuestra posición, en un distancia de alrededor de 300 pies y una altitud de unos 200 pies, era un platillo volador.

El platillo se precesó en un ángulo agudo de alrededor de 45º a una frecuencia de alrededor de dos ciclos por segundo. La luz del sol desde el horizonte a nuestra derecha brillaba a través del estriado casco de metal plateado y brillante en cada precesión. Una comparación visual con la torre de agua cercana y la parte trasera del platillo mostraba que su diámetro era cercano a los 50 pies. Su forma constaba de 2 semiesferas curvas unidas en los bordes. Esto era diferente a las versiones anteriores de 1950 vistas por mi madre y hermanas. Una nube de corona, electricidad de alto voltaje emitida por el casco, palpitaba anaranjado-rosado con cada precesión y centelleaba en un azul plateado fantasmal en espacio de los alrededores, mientras una suave brisa del oeste agitaba suavemente las nubes coronales.

Las 2 mitades completamente simétricas en forma de wok, cada una con un arco de aproximadamente 120' radio de curvatura, formó una nave de aproximadamente 10' de espesor.

La precesión de ángulo alto creó una ilusión óptica inicial, lo que explica porque mi madre había pensado erróneamente que los platillos que vio en 1950 se volteaban como monedas de punta a punta, mientras flotaban. Los avistamientos de mi madre fueron a primera hora de la tarde, con el sol casi directamente sobre ella, produciendo un efecto de silueta. Esto creó una ilusión inversa por el gran ángulo precesión de las formas elípticas en estas condiciones de iluminación. Sin embargo el ángulo bajo del sol durante mi avistamiento y la brillante luz del sol bailando a través de lo que parecía ser un casco de metal que era altamente reflectante, como el platillo precesó, produjo una imagen clara del movimiento y la forma. Aun así, yo también estaba inicialmente desconcertado hasta que establecí el movimiento adecuado. La descarga coronal y las centelleantes nubes del color del arco iris producidas agregaron un hermoso efecto especial fantasmal para la nave. Era fácil entender porque muchos espectadores se emocionaban por extraterrestres, ya que el evento fue casi, pero no del todo, sobrenatural.
....
Después de unos 10 segundos de estar flotando, el platillo comenzó a moverse lentamente al principio hacia el oeste hacia Ft. Bliss y el extremo sur de White Sands Missile Range. Dejó un rastro de suero de leche de iones atmosféricos plateados y centelleantes, que permanecieron y centellearon, desapareciendo gradualmente. Como la tasa de aceleración y la frecuencia de precesión aumentaron, el ángulo de precesión disminuyó a un simple bamboleo de alta frecuencia, ya que de repente se disparó hacia adelante a cientos de millas por hora, en el que esta vez hizo un giro de 90º hacia abajo y un segundo ángulo recto de regreso a la horizontal, luego aceleró a infinito en aproximadamente 3 segundos, mientras contaba "... mil uno, mil dos, mil tres ... ". Calculé aproximadamente la velocidad a cerca de 9000 m.p.h., basado en un aproximadamente 7,5

millas de distancia requerida para que un objeto de 50 pies de diámetro se convierta en un punto infinito sobre el horizonte en 3 segundos. Este fue un cálculo mínimo que creo que fue bastante preciso. Mi vista era de al menos 20/30 en este momento. El rápido cambio a una altitud más baja parecía diseñado para disminuir la visibilidad de la nave por parte del público, cuando la tripulación de vuelo de repente se dio cuenta que estaban sobre un pueblo.

No hubo boom sónico, quizás porque una aceleración tan rápida dio un boom insuficiente tiempo para desarrollar y otras razones que estaba obligado a descubrir.
.....
A muy alta velocidad, las 2 vueltas que había ejecutado el platillo eran precisas, cuadradas,
y no se balanceó en las esquinas. Esto asombró los ojos, ya que uno nunca ve cosas que hacen esto excepto en algunos dispositivos mecánicos, que mantienen las partes móviles en posición con guías rígidas. A cientos de millas por hora, el efecto era inquietante. El movimiento indicó que el platillo no experimentó ninguno de los efectos del momento y la inercia y por lo tanto operaba sobre un principio que controlaba estas fuerzas y creaba un momento instantáneo sintético al aumentar en la nueva dirección de la aceleración. Dado que el borde delantero emitió una corona peluda, es decir negativa, durante la rápida aceleración, indicaba la polaridad eléctrica. Desde que la nave hacía giros cuadrados instantáneos que eran perpendiculares a su eje vertical, la idea de un sistema de conducción interno giroscópico estaba contraindicado. No había sonido, por lo tanto, no había una aerodinámica perceptible o efectos Coanda.

El platillo aceleró mucho más rápido de lo que podría haberlo hecho un avión a reacción, un cohete o una hélice y no tenía chorros o cohetes visibles o audibles, orificios, cápsulas, tomas o formas. Pasó de media milla lejos hasta el infinito en 3 segundos, pareciendo haber alcanzado una velocidad de 9000 m.p.h. casi velocidad instantáneamente, aunque podría haber sido tan alto como 25000 mph.

La carcasa metálica era de color similar al aluminio, solo que algo más opaco, con estrías concéntricas estrías en su superficie, como una forma de wok hilada. Las estrías eran de aproximadamente 1" de ancho y bastante tosco, lo que indica tal vez una dificultad técnica en la fabricación, como la experimentada en la formación spin temprana a gran escala de las carcasas en tornos verticales muy grandes, utilizando nuevos y especiales discos de aleación de tungsteno. Un amigo, que había trabajado en una fábrica secreta del gobierno, en Amarillo, Texas, en los años 50, describió como fabricaban estas semiesferas de alrededor de 50' de diámetro de esta misma manera. Luego las conchas se enviaron a Nuevo México. Cuando uno de los miembros del equipo de trabajo preguntó para que eran, les dijeron que eran conchas para platillos voladores y todos se rieron mucho.

A medida que el platillo avanzaba, la luz del sol jugaba a través de las estrías en la parte inferior, como lo hace en las microranuras de un disco compacto plateado o de una bandeja de aluminio.

Hice una estimación aproximada de su diámetro mediante comparación visual con la torre de agua de la nueva ciudad detrás de él y ligeramente a la derecha. La altura aproximada a través del centro fue visualmente extrapolado del diámetro junto con las secciones esféricas proporcionadas utilizadas y la proporcionalidad altura-diámetro."

= = = = = = = = =

Dice en su libro Secretos de la Propulsión Antigravedad de Paul La Violette

"Un OVNI en forma de bala de aproximadamente 45 pies de diámetro, fue avistado en Maryland en 1953. A medida que se movía a unas 30 millas por hora a una altitud de 300 pies, emitía un zumbido

constante y su piel iluminó el terreno circundante con un resplandor de luz verde. Las ramas de los árboles que se encontraban a lo largo de su trayectoria de vuelo estaban dobladas y en algunos casos se rompieron."

Año 1954

16 de Agosto de 1954

Del Informe COMETA

Edmond Campagnac (C), un ex oficial de artillería y ex jefe de servicios técnicos de Air France en Madagascar que ahora está jubilado, vino a testificar ante el comité. El fenómeno que se describe a continuación ocurrió el 16 de Agosto de 1954 en Antananarivo. Fue visto por varios cientos de testigos.

A las 17.00 horas, cuando el personal de la oficina de Air France esperaba que llegara el correo, alguien divisó en el cielo una gran bola verde que se movía a gran velocidad. El primer pensamiento de los testigos fue que se trataba de un meteorito. El fenómeno desapareció detrás de una colina y pensaron que la bola verde se iba a estrellar contra el suelo y que iban a sentir el impacto.

Sin embargo reapareció después de un minuto. Al pasar directamente sobre los observadores, se reveló como una especie de pelota de rugby de metal precedida por una parte en forma de lente verde claramente desprendida con chispas saliendo de la parte trasera. En la estimación de los testigos, la pelota era la longitud de un avión DC4 o unos 40 metros de largo. La parte en forma de lente verde se separó y permaneció un poco menos de 40 m en el frente, con chispas bastante largas saliendo en la parte trasera.

La nave voló sobre Antananarivo a una altura estimada de 50 a 100 metros, estimación que fue posible por comparación con la altura de una colina cercana. Cuando la nave estaba en movimiento, las luces de la tienda se apagaron y los animales exhibieron una verdadera ansiedad.

Después de haber sobrevolado Antananarivo, la nave partió en dirección oeste. Cuando sobrevoló el parque de cebúes de la localidad, la nave provocó una violenta reacción de susto entre ellos.

Este es un detalle sorprendente, ya que normalmente estos animales no muestran ninguna agitación cuando pasan los aviones de Air France. Dos o tres minutos después, se observó una embarcación idéntica a 150 km de allí por encima de una granja escuela. Allí también los rebaños fueron vencidos por el pánico. Si la nave avistada fuera la misma que la de Antananarivo, su velocidad tendría que ser del orden de los 3.000 km/h. según el relato de C.

Año 1955

Según el documental "The Phenomenon"

En un día claro y soleado de 1955, William Coleman, un piloto condecorado en la Segunda Guerra Mundial, despegó desde Miami en un vuelo de rutina a bordo de un bombardero B-25 hacia una base aérea en Missisipi. Mi copiloto dijo: "Mira este punto brillante allí". Creí que era un reflejo del Sol, probablemente una grieta en el parabrisas. Él y sus pasajeros, 2 ingenieros aeronaúticos, notaron que era un objeto extraño, descendiendo rapidamente a través de su trayectoria de vuelo. "Dios mío, mira esto" y llevé el avión a su máxima potencia continua, a una velocidad de casi 483 km/hora justo por encima de los árboles. Estoy casi a la cola de esta cosa. Pero mientras nos acercábamos, dije: "Esto no tiene cola. No tiene alas". Mira la sombra sobre la tierra. Era perfectamente circular. Esto no es un avión. y dije: "Me adelantaré. Esperen.". Hice un giro violento. Y ahí estaba con 2 grandes turbinas cruzando el campo. Lo que no vi, fue un escape, una propulsión. Sin líneas de remache, un círculo de este tamaño donde todo estaba unido. Un platillo volador real. Después pareció desaparecer, hasta que lo vieron a 300 metros sobre ellos. Un objeto de color amarillo brillante que parecía un sol. Se movía a una gran velocidad. Después de aterrizar, los atónitos testigos fueron interrogados por separado por el Blue Book Project, un estudio de las Fuerza Aérea sobre ovnis

Año 1956

13-14 Agosto 1956

Del Informe COMETA

Las bases militares conjuntas de la USAF -U.S. Air Force- y la RAF [Royal Air Force] de Lakenheath y Bentwaters están ubicadas a 30 km al noreste de Cambridge con respecto a la primera y cerca de la costa al este de esta ciudad con respecto a la segunda. Los objetos aéreos desconocidos seguidos por sus radares durante la noche del 13 al 14 de Agosto de 1956 fueron juzgados como "no identificados" por el informe publicado en 1969 por la Comisión Condon encargada de evaluar la investigación de la Fuerza Aérea de los EE. UU. sobre los ovnis (cf. Capítulo 9).

En Septiembre de 1971, la revista Astronautics and Aeronautics publicó un estudio del caso realizado por Thayer, el experto en radares de la Comisión Condon, que se basaba en parte en un estudio presentado en 1969 por el profesor MacDonald, físico atmosférico. Para que conste, señalamos que en varias ocasiones, y concretamente en 1976, Philippe Klass, editor de la revista Aviation Week and Space Technology, intentó criticar este trabajo y reducir el caso a una serie de eventos ordinarios (meteoritos, radar anomalías de propagación, etc.).

Los incidentes se iniciaron en la base de Bentwaters entre las 21.00 y las 22.00 horas precedidos por avistamientos inusuales del radar de control de aproximación que no entraremos en mayor detalle. Tuvieron lugar de la siguiente manera:

A las 2255 horas, el radar detectó un objeto no identificado que se movía de este a oeste pasando sobre la base, siempre casi contra el viento a una velocidad aparente de 2.000 a 4.000 millas por hora (mph) o 3.200 a 6.400 km/h. No se mencionó el boom sónico. El personal de la torre de control de Bentwaters dijo que vio una luz brillante que volaba sobre el suelo de este a oeste a una velocidad increíble a una altura aproximada de 1.200 m. Al mismo tiempo, el piloto de un avión de transporte militar que volaba sobre Bentwaters a una altitud de 1.200 m declaró que una luz brillante pasó por debajo de su avión desgarrando de este a oeste a una velocidad increíble. Los 2 avistamientos visuales confirmaron la detección del radar.

El operador del radar Bentwaters informó estos avistamientos visuales y de radar concurrentes al supervisor de turno en el centro de control de radar de tráfico aéreo de Lakenheath, un suboficial estadounidense con quien estamos en deuda por un informe bastante detallado de estos avistamientos y los que siguen. El informe, que fue enviado a la Comisión Condon en 1968 por el entonces suboficial retirado, es coherente y no contradice los documentos en el archivo del Proyecto Blue Book de la USAF excepto en algunos puntos menores: entre estos documentos, el télex reglamentario enviado por Lakenheath al equipo del Blue Book el día del incidente y el informe enviado 2 semanas después a este mismo equipo por el capitán estadounidense Holt, un oficial de inteligencia en Bentwaters.

El supervisor de turno en la base de Lakenheath alertó a sus operadores de radar. Uno de ellos detectó un objeto estacionario aproximadamente a 40 km al suroeste de la base, casi en el eje de la trayectoria del objeto supersónico visto a las 22.55 horas. El supervisor de turno llamó al radar de aproximación de Lakenheath que confirmó el avistamiento. Los técnicos de radar del centro de control de tráfico aéreo vieron repentinamente que el objeto pasaba inmediatamente de la inmovilidad a una velocidad de 600 a 950 km/h. El supervisor de turno notificó al comandante de la base. El objeto cambió de dirección varias veces describiendo segmentos de línea que iban de 13 a

30 km, separados por paradas abruptas de 3 a 6 minutos; la velocidad siempre pasaba de un valor de 0 a un valor de unos 950 km/h sin ninguna transición.

Los avistamientos visuales se hicieron desde el suelo y confirmaron la alta velocidad y las asombrosas aceleraciones. El télex reglamentario enviado por Lakenheath concluía: "El hecho de que aceleraciones rápidas y paradas abruptas del objeto fueran detectadas por el radar y por la vista desde el suelo le dan al informe una credibilidad definitiva. Uno solo puede creer que estos avistamientos pueden tener algún origen meteorológico o astronómico".

Después de 30 a 45 minutos, la RAF envió un caza nocturno, un biplaza Venom, en busca del objeto. El centro de control de radar de tráfico aéreo de Lakenheath lo guió en la dirección del objeto a 10 km al este del centro. El piloto adquirió el objetivo visualmente y en el radar, luego lo perdió. Luego el centro dirigió el avión 16 km al este de Lakenheath; el piloto volvió a adquirir el objetivo y dijo: "mis ametralladoras están apuntadas sobre él". Poco tiempo después volvió a perder su objetivo; pero el objetivo fue seguido por los operadores de radar en el centro. Informaron al piloto que el objeto había hecho un movimiento rápido para posicionarse detrás de él y lo seguía a corta distancia. El piloto confirmó esto. Observado por los técnicos de radar, el piloto intentó todas las maniobras durante unos 10 minutos para retroceder detrás del objeto (ascensiones pronunciadas, inmersiones, giros sostenidos), pero no lo logró: el OVNI lo siguió a una distancia constante según los radares terrestres.

Finalmente con poco combustible, regresó a la base, pidiendo que alguien le dijera si el objeto continuaba siguiéndolo. De hecho el OVNI lo siguió durante una corta distancia y luego se detuvo. Los técnicos de radar vieron entonces que el objeto realizaba varios movimientos cortos, luego partía en dirección norte a unos 950 km/h y desaparecía del alcance del radar a las 03.30 horas.

Un Venom enviado para reemplazar al primero tuvo que regresar rápidamente a la base debido a problemas mecánicos antes de poder establecer contacto con el objeto.

Thayer concluyó su artículo en la revista Astronautics and Aeronautics de esta manera: "Si uno considera la gran credibilidad de la información y la coherencia y continuidad de los informes, así como su alto grado de extrañeza, este caso OVNI es ciertamente uno de los casos más preocupantes conocidos hasta la fecha."

Año 1957

17 Julio 1957

Del Informe COMETA

Resumiremos aquí las importantes secuencias de eventos del caso, que muestran un objeto volador no identificado luminoso detectado en la noche no solo a la vista y en el radar, sino también por emisiones de microondas pulsadas provenientes de su dirección.

El RB-47 era un bombardero cuyas bahías de bombas se habían convertido para albergar a 3 oficiales, cada uno equipado con medios que permitían detectar las emisiones de los radares terrestres y especificar su dirección azimutal, pero no su distancia o la naturaleza de las señales. En la región centro sur de los Estados Unidos donde la aeronave realizaba un vuelo de entrenamiento este día, numerosas estaciones de radar emitían señales cuyas frecuencias se acercaban a los 3.000 MHz y cuyos pulsos duraban 1 microsegundo y ocurrían cada 600 microsegundos. Los radares escanearon el horizonte 4 veces por minuto.

Otros 3 oficiales (piloto, copiloto, navegante) estaban en la cabina y como resultado podían ver por sí mismos fuera de la aeronave. Los 6 oficiales fueron interrogados por MacDonald en 1969. Ellos relataron que:

El primer incidente tuvo lugar sobre Mississippi, probablemente alrededor de las 0930Z (0330 hora local). cuando la aeronave, volviendo al norte desde el Golfo de México, se acercaba a la costa un poco al este del delta del Mississippi, volando a Mach 0,75. El Capitán MacClure detectó en su pantalla una señal intermitente correspondiente a una fuente de microondas pulsada ubicada detrás y a la derecha del RB-47 (a las 5 en punto) que pasó rápidamente al avión y lo rodeó, partiendo nuevamente a su izquierda en la otra dirección (entre 6 en punto y 9 en punto). Por lo tanto la fuente estaba en el aire y era supersónica. MacClure anotó las características de la señal: eran las de los radares terrestres antes mencionados a excepción de la duración de los pulsos, que era de 2 microsegundos. No informó este incidente de inmediato pensando que tal vez era un mal funcionamiento de la electrónica. Como escribe Klass, en este momento no había aviones supersónicos ni en los Estados Unidos ni en la URSS lo suficientemente grandes como para transportar un radar cuya señal poseyera las características que se observaron.

El siguiente incidente ocurrió a las 1010Z en Luisiana, cuando el Comandante Chase, piloto, y el Capitán MacCoyd, copiloto, vieron una intensa luz blanco azulada apuntando a la aeronave desde las 11 en punto, luego salta de izquierda a derecha y desaparece mientras eran las 2 en punto. Klass demostró que este objeto era quizás un meteorito cuya trayectoria provocaba una ilusión óptica, pero en este momento, Chase y MacCoyd se preguntaron si no sería un OVNI. Al escucharlos, MacClure recordó su detección anterior y buscó una señal del mismo tipo.

Encontró esta señal a las 1030Z, que era idéntica a la anterior y quizás por coincidencia, provenía de las 2 en punto. Esta señal fue confirmada por el Capitán Provenzano, cuyo detector también podía operar a alrededor de 3.000 MHz. No pudo haber sido la señal de un radar fijo porque su dirección de las 2 en punto permaneció sin cambios cuando la aeronave siguió su ruta hacia el oeste durante varios minutos. El avión ingresó a Texas, luego estuvo dentro del alcance del radar de Utah ubicado cerca de Dallas. La tripulación informó a Utah que detectó tanto la aeronave como un objeto que se mantenía a una distancia constante de 18 km de la misma.

A las 1039Z, todavía en Texas, el comandante Chase percibió una gran luz roja que estimó se movía 1.500 m por debajo de la aeronave aproximadamente a las 2 en punto. La aeronave volaba a una altitud de 10.500 m y el clima estaba perfectamente despejado. Aunque el comandante no pudo determinar ni la forma ni el tamaño del objeto, tuvo la clara impresión de que la luz emanaba desde la parte superior del objeto.

A las 1040Z, recibió autorización para perseguir este objeto y notificó a Utah. Redujo la velocidad, luego aceleró; Utah le informó que el objeto reflejaba sus movimientos, mientras mantenía una distancia constante de 18 km.

A las 1042Z, Chase aceleró y vio que el objeto rojo giraba a la derecha en dirección a Dallas; esto fue confirmado por MacClure.

Alrededor de las 1050Z, un poco al oeste de Dallas, el objeto se detuvo y simultáneamente desapareció de la vista de los radares (Utah y el radar a bordo que acababa de detectar el objeto cuando el RB-47 se había acercado) y de la pantalla de MacClure (la desaparición de un objeto de una pantalla de radar es menos sorprendente hoy en día, recuerda las tecnologías de sigilo activo actualmente en desarrollo e incluso en funcionamiento). Luego la aeronave se inclinó hacia la izquierda. MacClure captó una señal que quizás era la de Utah. Se recuperó el contacto visual y de radar.

A las 1052Z, Chase vio caer el objeto a unos 4.500 m. Hizo que el RB-47 hiciera una inmersión de 10.500 a 6.000 m. Luego el objeto desapareció de su vista, del radar de Utah y de la pantalla de MacClure simultáneamente.

A las 1057Z, todavía cerca de Dallas, el objeto reapareció en la pantalla de MacClure y Utah indicó que había preparado un informe CIRVIS (Instrucciones de comunicación para informar sobre avistamientos de inteligencia vital), un informe de radio secreto y urgente enviado al Comando de Defensa Aérea, que es obligatorio en caso de avistamiento por parte del Ejército del Aire de un objeto aéreo no identificado.

A las 1058Z. el piloto recuperó el contacto visual a las 2 en punto. Unos minutos más tarde al ver caer sus reservas de combustible, decidió regresar y se dirigió aproximadamente al norte hacia la ciudad de Oklahoma. Luego el objeto se colocó detrás de la aeronave a una distancia de 18 km, según informó Utah, que intentó enviar aviones de combate en busca del objeto desconocido. El objeto, fluyendo más bajo que el RB-47 y detrás de él, no se podía ver desde la cabina, pero se detectó en la pantalla de MacClure hasta la ciudad de Oklahoma, muy lejos del alcance del radar de Utah. Luego de repente desapareció de la pantalla a las 1140Z.

= = = = = = = = = = = = =

21 de Noviembre de 1957

Dice en su libro Pentagon Aliens de William Lyne

"En la noche del 21 de Noviembre de 1957, mientras estaba de permiso de la Fuerza Aérea, de visita en casa de mis padres en Odessa, Texas, mi padre regresaba de un viaje de marketing, camino a Odessa. Sólo después de pasar por Levelland, Texas, después del anochecer, su Ford StaEed de 1957 y sus luces se apagaron y tuvo que detenerse en la oscuridad, en el arcén de la carretera. Bajó la ventana y sintió una ráfaga de aire, mientras que sobre su coche, un platillo volante flotando sólo unos metros por encima. Se sentó allí por unos 15 minutos antes de la salida del platillo. En esencia había sido arrestado durante este momento. Después pudo reiniciar su motor, pero sus luces se

habían apagado, por lo que regresó cautelosamente en la oscuridad a un motel de Levelland, donde pasó el resto de la noche. A la mañana siguiente con las primeras luces, se dirigió a Odessa, donde tomó un desayuno rápido y se fue inmediatamente a SeweE Ford para que le repararan las luces, sin decir nada sobre el platillo volante. Después de que se fue, encendí la televisión para ver las noticias de la mañana, que incluían el conocido reportaje sobre los platillos de Levelland, incluida una entrevista con el sheriff del condado de Hockley."

Año 1958

Mayo 1958

De las declaraciones del Sr. Harland Bently en el libro Disclosure de Steve Greer

En Mayo de 1958, alrededor de las 6:00 a. m., escuché por primera vez un sonido que sonaba como un transformador pulsante. Miré por la ventana y miré a través del campo y vi este objeto [en forma de disco] que se dirigía hacia el suelo y lo vi estrellarse. Se rompió y luego despegó de nuevo en vuelo. Inmediatamente me vestí y subí a la colina donde estaba el radar, tomé un telescopio con el que rastreamos la Estrella del Norte para alinear nuestras antenas de radar y me senté y monté en este radar y miré las piezas que estaban esparcidas por el campo. La pieza más grande que vi en realidad brillaba al rojo vivo y probablemente era del tamaño de una lavadora.
. . . .
Bueno, esta no era la parte realmente emocionante. La parte realmente emocionante sucedió la noche siguiente mientras estaba de servicio. Eran aproximadamente las 10:00 u 11:00 de la noche y recibí una llamada de las instalaciones de Gaithersburg diciendo que tenían entre 12 y 15 ovnis a 50 o 100 pies del suelo. Así que le pregunté al tipo que estaba en la radio conmigo: "¿Cómo suenan?" Se quitó el micrófono de la cabeza, lo sacó por la ventana de la camioneta y volví a escuchar el sonido pulsante excepto que había más de ellos. Los estaba describiendo en diferentes formas y así sucesivamente.

Tenía el radar encendido, el radar de barrido M-33, y justo al lado del desorden en el suelo donde se encuentra Gaithersburg, encontramos la señal luminosa donde estaban estos vehículos. Entonces, de repente, todos despegaron al mismo tiempo. Desde mi radarscopio, fue de un solo barrido. Es un treinta y tres y un tercio RPM. Para recorrer esta distancia desde el centro hasta donde obtuve la siguiente señal en el primer barrido, a una velocidad constante tendría que ser de 17.000 millas por hora, que calculamos desde nuestra computadora analógica.

Año 1959

Junio de 1959

Según el documental "The Phenomenon"

En Junio de 1959, en Papua, Nueva Guinea, el misionero australiano William Gill ve un gran disco a solo 60 metros del suelo mientras estaba con otras 38 personas. Un objeto de aspecto sólido y mirar hacia el cielo y ver siluetas ahí arriba. Todos estaban asombrados de ver 4 pequeños ocupantes vestidos con lo que parecía ser trajes de buceo negros. No hacía ruido.



El encuentro duró varias horas hasta que el objeto partió abruptamente. Partió a una velocidad asombrosamente increíble y desapareció.

Año 1960

Enero 1960

Del testimonio del teniente Frederick Fox del libro Disclosure de Steve Greer

Mencionaré un avistamiento que tuvo lugar en Enero a fines de los años 60. Volaba un carguero nocturno 747 de Los Ángeles a Kennedy. Era una noche cristalina y había luna parcial para que pudieras ver. Y yo estaba sentado en el asiento derecho y vi 2 luces rojas singulares sin parpadear como si estuvieran volando en formación. Los vi en mi ventana delantera derecha. Y los observé a unos 30º de mi horizonte y estoy volando a 37.000 pies, por lo que están bastante altos. Y pasaron del horizonte oriental al horizonte occidental en unos 3 segundos. Esto es bastante rápido; lo que eran, no tengo ni idea.

Año 1962

Del testimonio de Harry Allen Jordan del libro Disclosure de Steve Greer

De todos modos estaba en mitad de la guardia durante mi segundo crucero mediterráneo. Fue en algún momento entre la medianoche y las 2:00 am. tuve un contacto en el radarscopio. Este nuevo radar que teníamos utilizaba un repetidor SPA de 50 pulgadas. Solíamos tener SPA 8 y un VG, una guía de vectores en la que trazaríamos aviones. Y sé la diferencia entre el radar de búsqueda de superficie y el radar de búsqueda aérea. Hay diferencias en la polaridad de la señal de radio y cosas como ésta y como regresan las ondas. Sabíamos todo este tipo de cosas sigilosas, ya sabes, contramedidas electrónicas activas y pasivas.

Así que sé la diferencia entre una bandada de gansos o retornos de olas o falsos ecos. Incluso podríamos generar señales falsas: parte de mi trabajo consistía en generar señales falsas para los guardiamarinas que subían a bordo del Roosevelt para capacitarse en equipos de radar para ver si podían diferenciar entre una señal falsa interna que se genera y una señal real en un radarscopio. Y de hecho esto fue lo primero que me desafió a comprobarlo y ver si el contacto que tenía en el alcance era genuino.

Este objetivo estaba por encima de los 65.000 pies y la fuerza de la señal era tan fuerte como el contacto con la superficie del agua de un portaaviones, por lo que este contacto fue enorme. Llamó mi atención y la atención de otros que estaban de guardia. Había 4 alistados de guardia y 2 oficiales en el momento en que esto ocurrió. Lo desafiamos y verificamos los códigos. No era comercial. Y luego comenzó a moverse bastante lento al principio y luego muy rápido. Iba a más de 1.000 nudos. La primera vez que lo detecté en el radar estaba flotando, estaba estacionario. Entonces hacía unos 1.000 nudos. Luego cuando tratamos de hacer contacto, estaba a más de 500 millas de distancia. Cuando tiene una altitud tan alta, puede detectar contactos aéreos a una distancia mucho mayor que una línea de visión o una comunicación UHF.

En este caso particular aparecía en el equipo de búsqueda de altura y en el equipo de radar. El CO entró y quería saber que diablos estaba pasando aquí. Y lo miraron y preguntaron que diablos era esto, ¿sabes? Y llamó la atención del capitán en este momento, el capitán Clark, mi comandante era el comandante Gibson. Solo había una persona de guardia en ECM y en cuestión de 15 minutos se estaba girando la nave y se estaban preparando 2 Phantom-2 para el lanzamiento.

Ahora me puse unos auriculares y ahora estoy en un repetidor SPA 8. Y estoy escuchando las comunicaciones entre los pilotos y las operaciones de vuelo CO. Y cuando vas al cuartel general haces lo mismo y yo estaba acostumbrado a hacer esto porque uno de mis trabajos durante el cuartel general era sentarme justo al lado del comandante de nuestra división y escuchar el avión. Mi trabajo consistía en iniciar sesión en todos los tally-ho's y todo [un tally-ho es cuando el piloto de combate hace contacto con el objetivo]. Mi trabajo era también como experto en reconocimiento, para poder identificar diferentes tipos de barcos de la marina, barcos extranjeros, barcos comerciales, barcos marítimos y aeronaves. No solo electrónicamente sino visualmente y estar familiarizado con las huellas dactilares electrónicas.

En cualquier caso los Phantom-2 fueron a poscombustión. Y estaban a unas 100 millas más o menos de este contacto y encendieron el radar de exploración cónica para fijar y se apagó. Simplemente desapareció. Pude ver los 2 Phantom-2 en mi alcance y esta cosa se apagó. Volaron durante unos 10 minutos y luego regresaron al barco.

Después de que aterrizaron, unos 35 minutos más tarde, esta cosa volvió a parpadear y está a unas

12 a 15 millas del barco, flotando a unos 30.000 pies. Es una noche despejada, las estrellas están afuera y miro hacia afuera para poder hablar con otros miembros del equipo a través de mis auriculares. Todo el mundo está conectado, su trazador de aire, su trazador de superficie, su oficial, su trazado de bandera, el capitán, o quienquiera que sea el oficial de guardia en la torre de mando. En un portaaviones, esto es un asunto muy serio porque hay mucha gente involucrada y muchos factores de seguridad involucrados. Y por lo tanto no es algo normal encender las cosas tan rápido.

= = = = = = = = =

Del testimonio del Mayor George Filer III del libro Disclosure de Steve Greer

Personalmente nunca había visto nada hasta alrededor de 1962, cuando volábamos aviones cisterna sobre Inglaterra y el control de Londres nos pidió que interceptáramos un OVNI. Sucedió que habíamos terminado con nuestra misión de reabastecimiento de combustible y aceptamos la asignación. Estábamos justo sobre el Mar del Norte y nos pidieron que voláramos al centro de Inglaterra. Estábamos haciendo unas 400 millas por hora en una inmersión para interceptar este objeto. Nos dieron rumbos y prácticamente flotaba en el área de Stonehenge: Oxford, al área de Stonehenge, a 20-30 millas de distancia. Lo tengo en el radar y era un retorno muy grande.

Solíamos volar por el puente Firth of Forth, que era como el puente de San Francisco: es un puente muy grande y el regreso del OVNI fue similar en tamaño e intensidad. En otras palabras, fue un retorno de radar muy grande. Obviamente el Control de Londres lo tenía en su radar y nos estaban dirigiendo a este objeto. Cuando estuvimos a una milla del OVNI, simplemente despegó hacia el espacio, a varios miles de millas por hora, casi directamente hacia arriba. Francamente, al menos que yo sepa, no teníamos nada como esta capacidad.

Mi mejor conjetura es que era una nave tipo disco, pero un disco gordo; al menos había luces como esta en la parte superior e inferior. Era más que un simple objeto parecido a un plato; tenía una cúpula en la parte superior.

Año 1964

Del testimonio de Robert Jacobs del libro Disclosure de Steve Greer

En 1964, durante una prueba del primer misil que filmaron, grabaron un ovni que viajaba justo al lado del misil. Él dice que parecían 2 platillos ahuecados juntos con una superficie redonda como una pelota de ping-pong en la parte superior. La película mostró que desde la bola se dirigía un haz de luz hacia el misil. Esto sucedió 4 veces desde 4 ángulos diferentes, ya que el misil estaba a unas 60 millas de altura y viajaba entre 11.000 y 14.000 millas por hora. El misil cayó del espacio y el OVNI se fue. Al día siguiente su oficial al mando le mostró la película y le dijo que nunca volviera a hablar de esto. Dijo que si alguna vez surge, debe decir que fueron ataques con láser del OVNI. El profesor Jacobs pensó que esto era inusual porque en 1964 los láseres estaban en su infancia en los laboratorios, pero sin embargo estuvo de acuerdo y no ha hablado de esto durante 18 años.
. . . . . .
El incidente fue definitivamente en 1964 porque el mayor Mansmann lo confirmó; lo había escrito y sabía la fecha exacta.

Hicieron la cuenta regresiva del misil y escuchamos que el encendido del motor despegaba, así que sabíamos que el misil estaba en marcha. Estábamos mirando hacia el sur, suroeste y el misil apareció entre la niebla. Era simplemente hermoso y grité, ahí está. Nuestros muchachos en nuestra montura de seguimiento M45 con una lente de 180 pulgadas filmaron el misil. Y el gran telescopio BU giró y lo captó y lo seguimos. Y efectivamente pudimos ver las 3 etapas de los propulsores de vuelo motorizados, se quemaron y se apagaron. Y luego por supuesto a simple vista todo lo que vimos fue una estela de humo saliendo hacia el subespacio mientras se dirigía hacia su objetivo, que era una isla en el Pacífico. Bueno esta fue nuestra primera filmación de un lanzamiento y lo conseguimos.

Enviamos la película de regreso a la base y no sé exactamente cuanto tiempo pasó después del evento, podría haber sido 1 o 2 días, me llamaron a la oficina del Mayor Mansmann en el Cuartel General de la Primera División Aeroespacial Estratégica. Entré en su oficina y tenían una pantalla y un proyector de 16 mm instalados. Había un sofá y el Mayor Mansmann dijo que se sentara. Y había 2 tipos con trajes grises, vestidos de civil, lo cual era bastante inusual. El mayor Mansmann dijo que mire esto y encendió el proyector de películas. Observé la pantalla y allí estaba el lanzamiento del día o dos anteriores.

Fue bastante emocionante. Debido a la longitud del telescopio, cuando el misil Atlas entró en el marco, pudimos ver toda la tercera etapa. Esta fue una óptica bastante emocionante. Vimos el agotamiento de este escenario. Vimos el agotamiento de la segunda etapa. Vimos el agotamiento de la tercera etapa. Y luego en este telescopio pudimos ver la ojiva ficticia. Está volando y en el marco apareció algo más. Voló hacia el marco y disparó un rayo de luz a la ojiva.

Ahora recuerda, todo esto está volando a varios miles de millas por hora. Así que esta cosa [OVNI] dispara un rayo de luz a la ojiva, la golpea y luego [el OVNI] se mueve hacia el otro lado y dispara otro rayo de luz, luego se mueve de nuevo y dispara otro rayo de luz, luego baja y dispara otro rayo de luz y luego sale volando por donde entró. Y la ojiva cae fuera del espacio. El objeto, los puntos de luz que vimos, la ojiva y demás, viajaban a través del subespacio unas 60 millas hacia arriba. Y se dirigían a algún lugar en la proximidad a 11.000 a 14.000 millas por hora cuando este OVNI los alcanzó, voló, voló alrededor de ellos y voló de regreso.

= = = = = = =

Finales de 1964

Del testimonio del teniente Frederick Fox del libro Disclosure de Steve Greer

Yo estaba a unas 180 millas del portaaviones una noche solo a unos 20.000 pies cuando apareció un objeto en mi lado izquierdo. No tenía ninguna intención hostil; solo estaba allí observándome. Y como que lo observé y salí con una sensación muy pacífica. Nunca le dije nada a nadie hasta más tarde en mi carrera con las aerolíneas. Más tarde descubrí que un compañero mío tuvo un incidente similar.

El objeto tenía unos 30 pies de diámetro. Tal vez era un disco de recolección de inteligencia. Tenía forma de platillo.

Año 1965

1 Julio 1965

Del Informe COMETA

En Valensole, el 1 de Julio de 1965, Maurice Masse, que salió de su casa a las 5:00 a. m., se dirigió a sus campos de lavanda ubicados en la meseta cerca del pueblo. Antes de poner en marcha su tractor alrededor de las 6:00 a. m., encendió un cigarro y en este momento escuchó un silbido que llamó su atención. Al salir de detrás de una pantalla, vio un objeto que descansaba en su campo aproximadamente a 90 m de él. Su forma recordaba a la de un automóvil Dauphine de pie sobre 6 patas con un pivote central.

Se acercó con cautela a una distancia de unos 10 metros pensando que podría sorprender a la gente a punto de robarle su lavanda. Luego vio a 2 pequeños seres, uno de los cuales, que estaba girado en su dirección, supuestamente le apuntó con un tubo que sacó de una bolsa que colgaba de su lado izquierdo. Maurice Masse indicó que estaba totalmente inmovilizado en el lugar, entumecido y paralizado, pero completamente consciente de los hechos que se desarrollaban ante sus ojos.

Luego los 2 seres regresaron a su nave. Los observó mientras estaban detrás de una especie de cúpula y escuchó un fuerte ruido cuando el objeto se levantó del suelo. También comentó que el tubo que estaba debajo del objeto, al tocar el suelo, comenzó a girar, así como las 6 patas que se retraían debajo de la máquina. Luego el objeto ascendió en dirección vertical antes de inclinarse en diagonal y desaparecer más rápido que un avión.

Maurice Masse permaneció inmovilizado de esta manera durante unos 15 minutos antes de volver en sí, luego retomó su trabajo y fue a contar su historia en el pueblo, donde los gendarmes, al enterarse del incidente, lo interrogaron durante el día.

La fuerza de gendarmería de Valensole, luego el escuadrón de investigaciones de Digne, investigó este caso durante varios días. Las investigaciones de la gendarmería establecieron la existencia en el lugar indicado por Maurice Masse, de una depresión grabada en el suelo que había sido empapada en este lugar. En el centro había un agujero cilíndrico de 18 cm de diámetro y 40 cm de profundidad con paredes lisas. En el fondo del agujero había otros 3 agujeros doblados de 6 cm de diámetro.

A lo largo del eje de vuelo del objeto, a lo largo de unos 100 metros, los lechos de lavanda se secaron. Este fenómeno duró varios años durante los cuales el testigo intentó en vano replantar las plantas en un radio de varios metros alrededor de las vías.

A pesar de algunos elementos contradictorios en el relato de Maurice Masse, los datos recogidos por las 2 brigadas de gendarmes confirmaron la verosimilitud de los hechos, en particular el efecto sobre el medio ambiente y sobre el propio testigo que dormía de 12 a 15 horas por noche, seguido de la parálisis de la que había sido víctima durante varios meses.

= = = = = = = = =

7 de Octubre de 1965

Del testimonio de Chuck Sorrells del libro Disclosure de Steve Greer

Este evento ocurrió el 7 de Octubre de 1965 en la Base de la Fuerza Aérea Edwards. Estaba en el turno de medianoche y yo era el controlador de tráfico aéreo de guardia en la torre. Aproximadamente a la 1:30 de la mañana, noté esta luz realmente brillante al este de mi torre. Era verde claro y tenía una luz roja debajo. La luz roja era una luz de tipo pulsante y tenía una luz blanca en la parte superior que simplemente brillaba. Era muy brillante y bastante grande. Lo observé durante bastante tiempo, porque no había ningún avión en el área en este momento.
. . . .
Llamamos a la gente de Defensa Aérea en el sector de defensa de Los Ángeles. El director llamó a sus sitios y en un momento dado tenían al menos 4 sitios de radar diferentes que estaban recibiendo resultados de radar. [Los ovnis] estaban siendo vistos en un par de otras torres, como George Tower, y había un par de otros lugares que los estaban viendo. Entonces había varias personas en el suelo mirando estos ovnis y alrededor de 4 sitios de radar [mirándolos]. Esto [fue] de ida y vuelta y de ida y vuelta durante 2 o 3 horas. Finalmente decidieron montar un avión en él, subir y echarle un vistazo. Esto fue coordinado con el otro cuartel general superior y creo que NORAD estuvo involucrado.
. . . .
Entonces, de repente, había 3 objetos más y tenían características similares en lo que respecta a la iluminación. Pero estos 3 permanecieron juntos. Permanecieron en formación y permanecieron juntos y luego se movieron hacia el sur de mí y se quedaron allí, estacionarios, por un tiempo. Un poco más adelante aparecen 3 más [ed], pero estos 3 [eran] individuales. Volarían individualmente e irían al norte, sur, este, oeste, muchas maniobras. En este punto, tenía 7 de ellos a la vez. Fue entonces cuando decidieron codificar el interceptor de aviones.
....
Entonces, de repente, había 3 objetos más y tenían características similares en lo que respecta a la iluminación. Pero estos 3 permanecieron juntos. Permanecieron en formación y permanecieron juntos y luego se movieron hacia el sur de mí y se quedaron allí, estacionarios, por un tiempo. Un poco más adelante aparecen 3 más [ed], pero estos 3 [eran] individuales. Volarían individualmente e irían al norte, sur, este, oeste, muchas maniobras. En este punto, tenía 7 de ellos a la vez. Fue entonces cuando decidieron codificar el interceptor de aviones.

= = = = = = = = = = = =

9 de Diciembre de 1965

Kean seleccionó un incidente que ocurrió en Kecksburg, Pensilvania, una aldea rural al sureste de Pittsburgh, el 9 de diciembre de 1965, en el que supuestamente un objeto del tamaño de un Volkswagen Beetle salió disparado del cielo. Según varios testigos, el bulto en forma de bellota había sido retirado del bosque en un camión de plataforma mientras los miembros del servicio custodiaban el área con armas de fuego.

Kean presentó solicitudes de la Ley de Libertad de Información para archivos de la NASA, incluidos algunos que creía que contenían información sobre los escombros que se recuperaron de la escena. La NASA afirmó que los registros relevantes habían desaparecido en 1987. Después de una apelación infructuosa, Kean presentó una demanda contra la NASA para forzar su cumplimiento.

Año 1966

6 de Abril de 1966

Avistamiento de la escuela Westall

En la mañana del 6 de abril de 1966, aproximadamente a las 11 de la mañana, los niños de una clase en Westall High School (ahora Westall Secondary College) estaban en el patio de la escuela, donde estaban completando la clase de gimnasia con su maestro. De repente vieron en el cielo un objeto de forma discoidal y con una cúpula sobresaliente en la parte superior, de color gris plateado, aparentemente aproximadamente el doble de la longitud de un automóvil familiar. Según el relato de los testigos, el objeto descendió en altitud y voló sobre la escuela en dirección sur - este antes de desaparecer de la vista hacia el área llamada The Grange (ahora una reserva natural) en una zona cubierta de hierba rodeada de pinos, frente a la Escuela Primaria Westall. Los niños llamaron a compañeros de clase y maestros de otras clases. Después de unos 20 minutos, el objeto desconocido subió a la velocidad y se dirigió en dirección noreste. Algunos testigos, incluido el profesor de ciencias Andrew Greenwood, informaron que cuando el objeto alcanzó cierta altitud vieron que estaba siendo perseguido y rodeado por 5 aviones no identificados. Se estimó que entre los estudiantes y profesores de las dos escuelas, los testigos del avistamiento fueron aproximadamente 200.

= = = = = = = = =

Agosto 1966

Del testimonio del capitán Robert Salas del libro Disclosure de Steve Greer

Esto sucedió en Agosto de 1966 y es un incidente bien documentado. Aproximadamente una semana antes de mi incidente, en Marzo de 1967, tengo un registro de una llamada de uno de los guardias de seguridad que estaba deambulando mirando las instalaciones del lanzamiento y vio un objeto muy similar al que acabo de describir sobre las instalaciones de lanzamiento. El comandante lo informó al puesto de mando. Alrededor de una semana a diez días después de nuestro incidente, hay un incidente muy bien documentado que ocurrió en Malstrom. En este caso, cerca de la Base de la Fuerza Aérea de Malstrom, un OVNI fue rastreado por radar y observado a una distancia relativamente cercana por un conductor de camión y un patrullero de carreteras. La Fuerza Aérea hizo una investigación y hay un extenso informe sobre la investigación de la Fuerza Aérea de este avistamiento de ovnis porque voló alrededor de la base y muy cerca de la base.

= = = = = = = =

24 de Octubre de 1966

Del libro UFOs de Leslie Kean

Algo muy extraordinario también ocurrió un año antes en Base de la Fuerza Aérea Minot en Dakota del Norte: el 24 de Octubre de 1966, el sistema de misiles Minuteman se vio afectado negativamente durante una tarde mientras varios observadores avistaban ovnis desde el suelo en 3 sitios de misiles separados durante más de 3 horas y 2 objetos fueron rastreados en el radar. Las comunicaciones y las transmisiones de radio entre varias instalaciones que monitoreaban los eventos se vieron interrumpidas por estática cuando el OVNI se acercó al sitio.

A las 16:49 se activaron las alarmas de seguridad exterior e interior del silo de misiles Oscar 7 en el

pupitre de control ubicado 16 kilómetros (10 millas) de distancia. Se envió un equipo de seguridad y descubrió que no solo estaba abierta la cerca, sino que también estaba abierta la puerta horizontal que cerraba el silo de misiles. Esta puerta de hormigón armado pesaba casi 20 toneladas y no había huellas de neumáticos ni ningún registro de visita que pudiera explicar esto.

Año 1967

Del testimonio de Mark McCandlish del libro Disclosure de Steve Greer

En 1967 cuando estaba en la Base de la Fuerza Aérea de Westover, una noche antes de acostarme, vi esta luz moviéndose por el cielo; luego simplemente se detuvo y no hubo ningún ruido. Llevé al perro a la casa, saqué mi telescopio y observé esta cosa a través del telescopio durante unos 10 minutos. De hecho flotaba directamente sobre la instalación donde guardaban las armas nucleares, en la instalación de almacenamiento cerca de los hangares de alerta en la Base de la Fuerza Aérea de Westover. Comenzó a alejarse y se alejó lentamente y deambuló por el cielo. Entonces de repente desapareció como si hubiera sido disparado con un arma. Se perdió de vista en solo un segundo o dos.
= = = = = = = = = = = = =

Del testimonio de Stoney Campbell del libro Disclosure de Steve Greer

Esto sucedió en Altus, Oklahoma en una Base de la Fuerza Aérea SAC. Estaba custodiando un B-52. SAC es el comando aéreo estratégico y estábamos custodiando armas nucleares. Estaba de guardia, protegiendo un bombardero B-52 en el área de bombarderos, que está dividida en 2 secciones con lo que llamamos la Casa de la Prisa en el medio. Y ahí es donde los oficiales y la tripulación de vuelo permanecen listos si están en alerta para desembolsar a los aviones rápidamente. Esto habría sido en el verano de 1967, en algún momento del período de verano. Había aproximadamente 4 aviones en cada lado. Habría sido de noche, probablemente tarde, de medianoche a probablemente en algún momento de la mañana, entre este período de tiempo. De repente sobre uno de los B-52 que estaban armados con armas nucleares, apareció una neblina azulada, casi en forma de boomerang o forma de ala. Y en esta neblina había una luz brillante. No teníamos idea de que era esto. Sabemos que los equipos SAC fueron llamados a estar listos para que salieran a los aviones. Pero antes de esto, este [objeto] simplemente se cernió sobre el avión por un corto período de tiempo y luego desapareció. Más tarde nos dijeron que fue captado por el radar. No fue como si realmente lo vieras deslizarse. Fue como si de repente se hubiera ido.

= = = = = = = = = = =

16 Marzo 1967

Del testimonio del capitán Robert Salas del libro Disclosure de Steve Greer

El incidente del OVNI sucedió en la mañana del 16 de Marzo de 1967. Yo estaba de servicio junto con mi comandante Fred Mywald. Ambos estábamos de servicio en Oscar Flight como parte del escuadrón de misiles estratégicos número 490 y hay 5 instalaciones de control de lanzamiento asignadas a este escuadrón en particular. Estábamos en Oscar Flight.

Todavía era oscuro y estábamos a 20 metros bajo tierra [en las instalaciones de control de lanzamiento de misiles balísticos intercontinentales]. Era temprano en la mañana y recibí una llamada de mi guardia de seguridad de la parte superior, que es el controlador de seguridad de vuelo, y me dijo que él y algunos de los guardias habían estado observando unas luces extrañas que volaban alrededor de la instalación de control de lanzamiento. Dijo que estaban actuando de manera muy inusual simplemente volando y le dije: "¿Te refieres a OVNI? Dijo, bueno, no sabía que eran, pero eran luces y estaban volando. No eran aviones; no estaban haciendo ningún ruido, no eran helicópteros, estaban haciendo unos ruidos muy extraños. maniobras y no podía explicarlo. Bueno, simplemente negué con la cabeza y dije: "Llámame si sucede algo más importante".

Básicamente acabamos de terminar la conversación. No pasaron más de unos minutos, tal vez

media hora más tarde y vuelve a llamar y esta vez está muy asustado; puedo decir por el tono de su voz que está muy alterado. Él dice: "Señor, hay un objeto rojo brillante flotando justo afuera de la puerta principal. Lo estoy mirando ahora mismo. Tengo a todos los hombres aquí con sus armas desenvainadas". Por supuesto que estaba muy perturbado mientras me decía esto; él estaba muy emocionado.

No sabía que hacer con esto, pero él quería que le diera instrucciones u órdenes, que le dijera que hacer. Y creo que dije algo como: "Asegúrate de que la cerca del perímetro esté segura". Entonces enseguida dijo: "Me tengo que ir señor, uno de estos guardias está herido" y colgó.
. . . .
SG: ¿Puede describir qué eran estas armas, para que conste?
RS: Estas armas eran misiles Minuteman One y por supuesto eran misiles con ojivas nucleares.
. . . .
Después de hablar con mi guardia arriba, mi comandante habló con el puesto de mando. Cuando terminó de hablar con el puesto de mando, se volvió hacia mí y me dijo: "Lo mismo ocurrió en el vuelo ECHO". ECHO Flight es otro escuadrón, diría que probablemente a 50 o 60 millas de nuestra ubicación, pero les sucedió lo mismo. Tenían ovnis que flotaban, no en la instalación de control de lanzamiento sino en las instalaciones de lanzamiento reales donde se encuentran los misiles. Tenían algunas personas de mantenimiento y seguridad en este momento y observaron los ovnis en estos sitios. Ahora perdieron sus 10 misiles, los 10.

= = = = = = = =

29 Agosto 1967

Del Informe COMETA

El incidente de Cussac ha ocupado un lugar especial entre los casos OVNI desde que en 1978 se realizó una contrainvestigación, a modo de ejemplo, a pedido del consejo científico de la GEPAN.

El 29 de Agosto de 1967 alrededor de las 10:30 a. m., durante una hermosa mañana soleada en las altas mesetas del centro de Francia, 2 niños pequeños estaban cuidando el rebaño de la familia. El perro que los acompañaba les avisó que una vaca se disponía a saltar el murete del recinto.

El niño que en este momento tenía 13 años, se levantó para hacer retroceder a la vaca cuando vio a 4 niños a los que no reconoció al otro lado de la carretera. Sorprendido por lo que vio, llamó a su hermana, cuando notó una esfera extremadamente brillante detrás de los niños desconocidos. Entonces se dieron cuenta de que no se trataba de niños sino de pequeños seres negros cuya altura no superaba los 1,20 m. Dos de ellos estaban de pie junto a la esfera, otro estaba arrodillado ante ella y el cuarto, que estaba de pie, sostenía en su mano una especie de espejo que cegaba a los niños. El niño trató de llamarlos, pero los pequeños seres regresaron rápidamente a la esfera.

Los niños los vieron levantarse del suelo y penetrar el balón desde arriba, zambulléndose de cabeza en Primera. La esfera despegó con un silbido, luego se elevó hacia el cielo describiendo un continuo movimiento en espiral a gran velocidad. El perro ladró, las vacas comenzaron a mugir y un olor muy fuerte a azufre llenó el aire. La contrainvestigación se inició en 1978 con un equipo de investigadores del GEPAN y asesores externos calificados, uno de los cuales era un ex juez de instrucción.

Lo más destacado de esta contrainvestigación no tuvo que ver con los hechos o el relato, sino con nuevos elementos como testigos secundarios encontrados en el sitio que brindaron información complementaria y fortalecieron la credibilidad del caso. En particular un gendarme que llegó al

lugar inmediatamente después del incidente encontró huellas en el suelo en el lugar indicado por los niños y notó un olor muy fuerte a azufre. Asimismo también se presentó otro testigo que admitió estar en un granero cercano al lugar y recordaba claramente un silbido muy diferente al de un helicóptero de la época.

Las reconstrucciones en el sitio en presencia de los 2 testigos principales confirmaron tanto los relatos descriptivos como las circunstancias que siguieron al avistamiento. En este momento los niños despedían un fuerte olor a azufre, pero sobre todo padecían desórdenes fisiológicos y los ojos les lagrimearon durante varios días. Estos hechos fueron certificados por el médico de familia y confirmados por su padre, entonces alcalde del pueblo.

Año 1968

22 de Agosto de 1968

Del libro UFOs de Leslie Kean

El 22 de Agosto de 1968, alrededor de las 5:40 p. m., 2 pilotos volaban desde Adelaide a Perth, Australia, a 8.000 pies en un avión monomotor Piper Navajo cuando vieron un objeto muy grande en forma de cigarro rodeado por 5 objetos más pequeños. La extraña formación mantuvo un ángulo constante respecto a su propia trayectoria de vuelo durante más de 10 minutos, mientras volaban a 195 nudos. Uno de los pilotos dijo más tarde: "El grande se abrió en su centro con objetos más pequeños que iban y venían del objeto más grande". Se contactó al control de tráfico aéreo terrestre y respondió que no había tráfico aéreo conocido en el área. En este punto, su radio falló en todas las frecuencias hasta que los objetos se fueron volando como por un solo comando.

= = = = = = = = =

24 Octubre 1968

Temprano en la mañana del 24 de Octubre de 1968, el sargento del personal del controlador de seguridad de Oscar-Flight, William Smith recibió un informe de un Camper Team ubicado en la Instalación de Lanzamiento (LF) designado Oscar-6 (O-6). Según Smith, el equipo estaba proporcionando seguridad en la superficie para un equipo de alineación de objetivos que trabajaba bajo tierra en el silo de misiles cuando observaron un gran objeto brillante que descendió junto a unos árboles no muy lejos. Poco después a las 2:30 a.m., un equipo de mantenimiento de misiles del aviador de primera clase Robert O'Connor y el A1C Lloyd Isley se dirigían a la instalación de lanzamiento del 7 de Noviembre (N-7) cuando informaron una luz inusual en el este a las operaciones de la base. La extraña luz parecía estar marcando el ritmo de su vehículo mientras se hacía más brillante. Cuando llegaron a la N-7, el brillante OVNI había tomado una posición dando vueltas hacia el sur.

En respuesta, el despachador de Operaciones de la Base conectó a los observadores en N-7 con los controladores de tierra en Radar Approach Control (RAPCON), estableció una línea abierta para informar y mantuvo un registro de la actividad OVNI durante las próximas 2 horas. Pronto los controladores de seguridad de vuelo (FSC), los oficiales responsables de los requisitos de seguridad en las instalaciones de control de lanzamiento (LCF), también informaron avistamientos a través de su red de comunicaciones vinculada al control de seguridad del ala de misiles (WSC).

En un instante, el personal de seguridad de 3 de los LCF describió de manera similar que el objeto se separó en 2 partes y se dirigió en direcciones opuestas y volvió y pasó uno debajo del otro. En otro, un FSC informó que un objeto que parecía él como el sol, se acercó a la antena endurecida dentro de la valla de seguridad de su LCF. Luego se alejó y envió a su Equipo de Alerta de Seguridad (SAT) de 2 hombres que siguieron el objeto hasta media milla de donde parecía estar aterrizando. Cuando el objeto llegó al suelo, la luz se atenuó y se extinguió. Después de esto, no pudieron ver nada. Informes independientes describieron mutuamente un objeto aéreo muy grande y brillantemente iluminado que alternaría los colores del blanco brillante al ámbar y al verde con la capacidad de flotar, acelerar rápidamente y cambiar de dirección abruptamente.

Aproximadamente a las 3:00 a. m., un B-52H Stratofortress regresó a Minot AFB de una misión de entrenamiento de rutina de 10 horas. Los pilotos practicaron procedimientos instrumentados a gran altitud y aproximaciones a la pista y finalmente solicitaron autorización para volar al punto de

aproximación inicial de navegación aérea táctica (TACAN) ("punto de referencia WT"), 35 millas náuticas al noroeste de la base aérea. Dada la autorización para el nivel de vuelo 200 (20.000 pies de altitud), los controladores de tierra de RAPCON le pidieron a la tripulación que mire hacia su posición de la 1:00 [la una en punto] durante las próximas 15 o 16 millas y vea si ve algún resplandor naranja allí afuera. Alguien está viendo platillos voladores de nuevo.

La tripulación del B-52 no observó nada fuera de lo común durante el vuelo de salida. Al acercarse al arreglo de WT, iniciaron un giro estándar de 180º que eventualmente los traería de regreso sobre el arreglo de WT en una aproximación directa a la pista. A las 3:52, cuando comenzaron el giro amplio, los controladores de tierra informaron a la tripulación que "el OVNI también está siendo detectado por el radar meteorológico, debería estar en su posición de la 1:00 a 3 millas ahora".

El propio radar del B-52 detectó la co-altitud del retorno del radar (OVNI) a 3 millas de distancia, lo que generó preocupaciones de seguridad aérea entre la tripulación. Sin embargo cuando el B-52 se inclinó alrededor del giro de aproximadamente 6 millas de diámetro, el OVNI mantuvo una separación constante de 3 millas moviéndose hacia el noreste fuera del radio de giro y hacia la izquierda del B-52 cuando finalmente se desplazó.

Al despejar el punto fijo de WT para comenzar el descenso de regreso a la pista, el retorno del radar cambió repentinamente de posición. En un barrido del radar, menos de 3 segundos, el OVNI pareció acercarse a una distancia de una milla, mientras que los barridos posteriores indicarían que el retorno coincidía con la velocidad de avance del B-52. El movimiento aparentemente fenomenal e instantáneo del OVNI sorprendió al capitán Patrick McCaslin, navegante del B-52: Sabía lo que fuera que había algo allí que nunca había visto en el radar. No conozco nada que pueda ir lateralmente en 3 segundos, 2 millas y simplemente detenerse. Estaba manteniendo nuestra velocidad de descenso y luego solo lateralmente a una milla... formación perfecta.

En el mismo instante del brusco cambio de posición del regreso, las 2 radios UHF del B-52 dejaron de transmitir en todas las frecuencias con RAPCON. El OVNI siguió marcando el ritmo de la aeronave desde el ala izquierda durante casi 20 millas. Cerca del final de la trayectoria de descenso, la cámara del radarscopio filmó el OVNI mientras parecía girar en espiral detrás del B-52, después de lo cual el retorno del radar desapareció y las comunicaciones por radio volvieron a la normalidad.

Después del inexplicable encuentro con el radar, los pilotos del B-52 practicaron una aproximación frustrada a la pista y fueron dirigidos de regreso a tierra. Sin embargo en la aproximación final a la pista, un oficial general envió por radio una solicitud de no aterrizar sino de continuar para sobrevolar y fotografiar el objeto si era posible. En consecuencia los controladores de RAPCON dirigieron el B-52 una vez más al patrón de tráfico, a la ubicación de un OVNI estacionario en o cerca del suelo, aproximadamente 16 millas al norte-noroeste de la base aérea. Inmediatamente después de girar hacia el tramo a favor del viento del patrón, ambos pilotos observaron un objeto iluminado a más de 10 millas por delante de la aeronave. El piloto que no pertenece a la tripulación, el mayor James Partin, comparó el OVNI con un sol en miniatura colocado en el suelo debajo de la aeronave.

Al llegar al objeto, el B-52 voló al costado y ejecutó un giro a la izquierda y lo rodeó. Cuando el B-52 se inclinó sobre el objeto, el copiloto, el capitán Bradford Runyon, pudo observar el OVNI a través de la ventana del piloto mientras pasaba por debajo de la aeronave. Describió un enorme objeto en forma de huevo con una superficie que parecía emitir un color rojizo opaco como el acero fundido. Cuando comenzaron a girar, notó una sección tubular metálica lisa que se extendía horizontalmente desde el extremo largo del objeto elíptico conectando con el punto medio de una protuberancia curva en forma de media luna parecida a un parachoques. Esta sección abarcaba el

ancho del cuerpo y emanaba un brillo amarillo verdoso desde su parte posterior interior, iluminando la sección tubular y el frente del cuerpo principal en forma de huevo del objeto. Una vez más sus radios no transmitían durante la aproximación muy cercana.

El B-52 giró a la izquierda en el tramo base del patrón de tráfico y perdió de vista el OVNI. Continuaron alrededor de la pista en Minot AFB y llegaron a un aterrizaje terminal a las 4:40 a.m. Smith envió de inmediato a su equipo de alerta de seguridad para investigar. El equipo descubrió que la puerta principal no estaba cerrada con candado y una escotilla de acceso en el Noviembre siguió informando de un ovni al oeste de la N-7 hasta que la luz fue disminuyendo gradualmente alrededor de las 5:30.

Año 1969

17 de Abril de 1969

Del testimonio del Teniente Coronel Joe Wojtecki del libro Disclosure de Steve Greer

Habla de una noche el 17 de Abril de 1969 mientras estaba estacionado en Loring AFB en Maine cuando él y su instructor de vuelo vieron 3 luces muy brillantes en un triángulo equilátero perfecto que se movían silenciosamente por el cielo. Estimaron que este OVNI estaba a menos de 3.000 pies. Descubrió a la mañana siguiente cuando se presentó al servicio que durante 6 horas, se vio un OVNI flotando sobre un grupo de B-52 que contenían armas nucleares. Cada vez que un avión se acercaba a las luces, se separaban y se movían de formas muy poco convencionales. Cuando los aviones partieron, las luces se juntaron nuevamente y se enfocaron en el grupo de B-52. Muchos años después, el teniente coronel Wojtecki asistió a una conferencia impartida por Steven Greer y vio una fotografía de un OVNI que tenía la configuración exacta que había visto años antes.

== =========

Del testimonio de James Koph del libro Disclosure de Steve Greer

En su testimonio, cuenta como en el verano de 1979 todos los dispositivos electrónicos y de comunicaciones a bordo del USS JFK dejaron de funcionar cuando un enorme ovni de color amarillo anaranjado brillante se cernía sobre él. Él personalmente vio este OVNI palpitante, al igual que varios otros. Las 8 máquinas de teletipo estaban imprimiendo al azar y la nave estuvo en alerta de estación de batalla durante 2 horas. Un operador de radar amigo suyo le dijo que las pantallas de radar brillaban y luego se volvieron negras; no pudieron detectar nada. Unos días después de este incidente, el oficial al mando y el oficial ejecutivo se conectaron al sistema de televisión de circuito cerrado de todo el barco y recordaron a la tripulación que ciertos eventos que tienen lugar a bordo del barco se consideran clasificados y no deben discutirse con nadie. Cuando el barco finalmente regresó a Norfolk, VA, llegaron hombres con traje para entrevistar a varios miembros de la tripulación.

Año 1970

Dice en su libro Secretos de la Propulsión Antigravedad de Paul La Violette

"Un ejemplo es un evento que se produjo en Noruega en 1970 en el que un disco de 10 metros de diámetro se cernía sobre un hombre de pie junto a su automóvil. La nave era azul acero y brillaba en amarillo en toda su circunferencia. De repente comenzó a irse y mientras lo hacía, una fuerza invisible tiró al hombre al suelo e implosionó y pulverizó el parabrisas de su automóvil. El hombre no sintió ningún dolor por el impacto del campo de fuerza, lo que sugiere que actuó de manera uniforme en cada célula de su cuerpo."

= = = = = = = =

Primavera de 1970

Del testimonio de Michael Smith del libro Disclosure de Steve Greer

En la primavera de 1970, mientras estaba destinado en Klamath Falls, Oregón, llegué al sitio del radar en el turno de la tarde y donde normalmente había 2 o 3 personas en la sala del radar, había bastantes, desde los cocineros hasta el mantenimiento, todo tipo de personas. Pregunté que estaba pasando y me dijeron que estaban viendo un OVNI en el radar. Inmediatamente me quedé atónito y pregunté si el Pentágono [había sido] notificado o si [habíamos] llamado al presidente. Dijeron que no, que no hacen esto. Y dije, bueno, deberíamos llamar a los medios de comunicación o, ya sabes, llamar a alguien, esta era una noticia trascendental para mí. Y ellos dijeron: "No, solo cálmate".

NORAD [Comando de Defensa Aérea de América del Norte] lo sabe. Habían llamado a NORAD. El suboficial mayor me llevó a un lado y dijo que NORAD lo sabe, que son las únicas personas a las que notificamos. No hablamos de esto. No le contamos a nadie sobre esto. La gente que sabe, sabe. Solo observamos, vemos que sucede y esto es todo. Este es nuestro trabajo. Insistí en que tiene que haber un informe presentado o algo presentado, ¿sabes? Y dijo que hay un informe que puede presentar: tiene aproximadamente una pulgada de grosor y las 2 primeras páginas son sobre el avistamiento. El resto es básicamente un perfil psicológico de ti, tu familia, tus linajes, todo.

Este OVNI estaba estacionario, no se movía en absoluto. Luego bajaría lentamente hasta quedar detrás de una montaña y perdería el contacto con el radar. Permanecía abajo durante unos 15 minutos y lo siguiente que sabías era que estaba allí arriba a 80.000 [o] 90.000 pies. Luego [en] el próximo barrido del radarscopio, estaría a 200 millas de distancia, estacionario, completamente detenido. Revoloteaba allí durante 5 [o] 10 minutos y luego comenzaba a descender lentamente hasta que desaparecía del radar. Luego volvería a subir. Hizo esto 3 veces, que vi.

Esto sucedió una vez más que yo sepa. Escuché que no es un hecho poco frecuente por ahí. Los tienen bastante a menudo, pero personalmente lo he visto 2 veces.

Año 1972

Otoño 1972

Del testimonio de Michael Smith del libro Disclosure de Steve Greer

Otro encuentro ocurrió mientras estaba estacionado en Michigan. Fue en 1972, creo que fue en el otoño de 1972. Estaba trabajando solo esta noche. Para entonces fui ascendido a sargento. Recibí una llamada telefónica del operador de la centralita y dijo que tenía a la Policía del Estado al teléfono y que querían hablar conmigo. Estaba realmente frenético cuando se puso al teléfono y dijo que había 3 ovnis sobre la torre norte del puente Mackinac. El puente Mackinac conecta la península superior y la península inferior de Michigan.

Inmediatamente encendí el radar, pero mi respuesta inmediata al oficial fue [que] no están en el radar y colgué el teléfono. Es algo que está programado en ti, esto es lo que se supone que debes decir, "No hay nada en el radar", incluso si ves algo. Pero en realidad la torre norte parecía ser un poco más grande y luego me di cuenta de que eran los ovnis. Uno se fue, se fueron los otros 2, rodeó la isla Mackinac y regresó a los otros [dos]. Luego los 3 comenzaron a tomar la Interestatal 75, al norte de St. Ignace.

Mientras tanto recibí llamadas del Departamento del Sheriff. Estaban frenéticos, diciendo: "Estamos persiguiendo estos ovnis por la carretera". Mi respuesta fue, no hay nada en el radar. Llamaron varias personas, varios civiles. Creo que había un periodista que llamó. Mientras tanto llamé a NORAD y les dije. Lo buscaron y dijeron: "Oh, ¿van a subir la 1-75?" Dije que sí, a unas 70-80 millas por hora.

Ahora a mitad de camino entre St. Ignace y [ininteligible], está la Base de la Fuerza Aérea Kincheloe, que es una base SAC [cerrada en 1977]. Tienen bombarderos B-52. Tenían 2 que estaban en la aproximación final y cruzan la 1-75. Aparentemente desviaron a estos dos bombarderos porque no querían, [ya sea que] tuvieran armas nucleares o no, correr el riesgo de que se encontraran con ovnis a la misma altura, cruzando la carretera. Así que desviaron los 2 B-52.

A medida que los ovnis se acercaban, me di cuenta de que venían en esta dirección, siguiendo la carretera justo al lado de mi sitio de radar, que está en lo alto de una colina.

Entonces vi pasar en silencio un resplandor azulado brillante, seguido de las luces intermitentes rojas y azules de los coches de policía que los perseguían.

Si hubiera dicho, oh, sí, los tengo en el radar, entonces lo siguiente que sé es que los periódicos van a estar ahí arriba queriendo hablar conmigo y probablemente me llevarían a la corte... Fue solo instinto, diciendo que no hay nada en el radar cuando en realidad lo había. Los estaba viendo subir por la carretera. Estaban tan juntos que parecían un solo regreso. En otras palabras, parecía que era un avión y estaba muy bajo.

Año 1973

En 1973, miembros de la Unidad de Helicópteros de Reserva del Ejército volaban con el Capitán Rick Jessy a los controles. Mientras navegaba a unos 2000 pies sobre la superficie en una noche clara, perfecta para volar, la tripulación notó una extraña luz roja en el horizonte. No parecía una luz de otros vehículos voladores como aviones o helicópteros. Parecía rojo brillante, y llenaba el horizonte. La luz, que al principio no parecía aterradora, eventualmente comenzó a viajar hacia el helicóptero militar. Según los relatos, el vehículo volador no identificado navegaba a una velocidad de crucero de entre 500 y 600 nudos, aunque el piloto no podía estar seguro. El capitán del helicóptero estaba ocupado volando, mientras que el resto de la tripulación tuvo la oportunidad de observar el objeto que estaba muy cerca. Los miembros de la tripulación informaron haber visto un extraño objeto sin alas que casi se parecía a un tic-tac alargado. Por lo que pudieron ver los miembros de la tripulación, el objeto era de naturaleza metálica y brillaba en el cielo nocturno. Tenía una especie de cúpula en la parte superior, con ventanas que eran visibles para los miembros de la tripulación. El piloto solo observó el OVNI ya que estaba ubicado justo encima de ellos. Eventualmente, y debido a la proximidad, el piloto inició maniobras evasivas.

En un intento por escapar de la situación potencialmente catastrófica, el Capitán Rick Jessy realizó lo que se llama una autorrotación. Aquí es cuando cortas el acelerador y bajas bastante agresivamente. Pero aquí es cuando sucedió algo extraño. Aunque el comandante había realizado la maniobra, los tripulantes informaron que el helicóptero no descendió. De hecho, parecía como si el OVNI hubiera tomado el control del helicóptero. El objeto no identificado había logrado elevar el helicóptero unos 800 pies en el aire en cuestión de segundos. El helicóptero fue llevado a una altitud que, según el capitán, normalmente no volaría. La tripulación luchó por recuperar el control del helicóptero y notó que los instrumentos emitían lecturas extrañas. La brújula, por ejemplo, apuntaba en una dirección en la que no debería estar. Finalmente, el piloto recuperó el control del helicóptero y la tripulación pudo aterrizar de manera segura.

Año 1974

Dice en su libro Secretos de la Propulsión Antigravedad de Paul La Violette

"En otro avistamiento que ocurrió en 1974, se vieron 4 discos OVNI flotando a solo un pie del suelo en un campo de plantas de colza. Acercándose a menos de 15 pies de una nave giratoria, un hombre llamado Edwin Fuhr notó que la hierba de abajo estaba siendo arrastrada hacia abajo. Las 4 naves partieron verticalmente unos 15 minutos más tarde, después de lo cual notó que la hierba de debajo de donde cada OVNI había flotado, estaba aplanada en un patrón de remolino en el sentido de las agujas del reloj, formando un anillo con la hierba en el centro que se dejaba en posición vertical."

Año 1975

5 de noviembre de 1975

Dice en su libro Pentagon Aliens de William Lyne

El 5 de Noviembre de 1975, Travis Walton, un joven empleado federal de U.S. Forest Service en Arizona, y sus compañeros de equipo, salían del trabajo poco después del anochecer, conduciendo una camioneta lentamente hacia Heber, por un camino rocoso a través del bosque aislado del Bosque Nacional Sitgreaves, al noreste de Phoenix. Cuando encontraron un resplandeciente, oval platillo volante del gobierno flotando a 20 pies del suelo, alrededor de 8 x 20 pies de tamaño, detuvieron el camión, y Walton caminó directamente hacia el platillo, a pesar de que tenía activado el avisador acústico. Mientras Walton se acercaba peligrosamente cerca del platillo, la turbina gimió, el platillo se precesó, y Walton fue golpeado por un arco eléctrico que lo atravesó hasta el suelo. Walton fue derribado y se golpeó la cabeza contra las rocas, provocando una conmoción cerebral que lo dejó inconsciente. Este rayo de corriente alterna de alto voltaje y alta frecuencia, era la corriente de bloqueo del éter que Tesla utilizado en el fondo de sus platillos cuando se cierne. Por suerte para el borracho Walton que era una corriente de Tesla, cuyo efecto piel de alta frecuencia no le hacía daño, pero debió haberlo sobresaltado tanto que perdió el equilibrio, se cayó y se golpeó la cabeza.

Mientras Walton yacía inconsciente, sus compañeros de tripulación entraron en pánico y huyeron en el camión con miedo ciego. Al darse cuenta de que Walton había sido abandonado en un inconsciente estado herido, la tripulación del platillo lo recogió y lo llevó a un platillo volador secreto enfermería de la base de entrenamiento de vuelo. Los médicos del gobierno mantuvieron a Walton en un estado inconsciente, probablemente con hidrato de cloral (un soporífero), lo que le permite recuperar temporalmente conciencia sólo con el propósito de un engaño de abducción extraterrestre que promulgaron, por lo tanto intentando prepararlo para su uso posterior como testigo. Enanos, o lo que podría haber habían sido niños o mujeres pequeñas, vestidos con nuestros atuendos estándar de extraterrestres, se pararon a su alrededor al despertar. Más tarde Walton informó inicialmente haber escuchado a uno de ellos hablar en un acento sureño, hasta que se dieron cuenta de que Walton estaba consciente y dejó de hablar. Walton vagó en un estado de aturdimiento por un tiempo, visitando un simulador de vuelo de platillo que estaba equipado con un proyector astronómico y vio 3 tipos de platillo: ovalesco, redondeado y salsaresco, todo sin ángulos y construido de metal pulido. Su descripción del sistema de navegación y visibilidad del simulador es coherente con el uso de geodésica I.G.S. transpondedores para navegación y tubos convertidores de imagen electrónicos (I.R.), montado en la superficie del platillo, para proyectar imágenes del paisaje exterior y cosmos en una pantalla globular que rodea el asiento del piloto.

Walton fue luego sometido y vuelto a sedar por personas mudas de tamaño normal (ambos hombres y mujeres), disfrazados de extraterrestres con pelucas rubias sucias y largas idénticas, maquillaje y ropa. La descripción de Walton de los enanos participantes fue consistente con un escenario de máscaras de goma espuma y ojos de lentes de sol destinado a remontarse a la farsa Roswell.

= = = = = = = = = = =

8 de Noviembre de 1975

Del libro UFOs de Leslie Kean

La Fuerza Aérea de los EE. UU. envió aviones militares sobre Montana para perseguir múltiples incógnitas como se detalla en el registro oficial del director senior de la región 24th NORAD

(Comando de Defensa Aérea de América del Norte). El registro del 8 de Noviembre de 1975 informa la llegada de 2 a 7 ovnis: un "objeto grande de color rojo a naranja a amarillo" con luces pequeñas y otro con luces blancas y rojas. “Conversación sobre los ovnis; se recomienda seguir adelante y luchar; pero asegúrese de informar a los pilotos, FAA”, dice el documento. Dos F-i6 intentaron acercarse pero cuando los aviones de combate se acercaron, las luces del objeto se apagaron y volvieron a encenderse solo cuando los cazas se marcharon. Eventualmente el objeto aumentó la velocidad a una "alta velocidad", se disparó hacia arriba, "y ahora no puede distinguir el objeto de las estrellas", informa el registro de NORAD.

Este informe tiene similitudes interesantes con otros casos en los que el OVNI parece reaccionar a los aviones de la Fuerza Aérea que se acercan. Aquí según NORAD, las [12] luces se apagaron cuando los aviones se acercaron a corta distancia y luego los pilotos no pudieron ver el OVNI. Cuando se retiraron, las luces reaparecieron. Parece una vez más que algún tipo de inteligencia respondió e ideó un medio de escape.

Año 1976

Del libro UFOs de Leslie Kean y relatado por el general Parviz Jafari

Aproximadamente a las 11:00 p. m. en la noche del 18 de Septiembre de 1976, los ciudadanos se asustaron por el giro de un objeto desconocido sobre Teherán a baja altura. Se parecía a una estrella, pero más grande y más brillante. Algunos llamaron a la torre de control del tráfico aéreo en el aeropuerto de Mehrebad donde Houssain Pirouzi era el supervisor nocturno a cargo. Después de recibir 4 llamadas, salió y miró a través de sus binoculares en la dirección que la gente había informado. Él también lo vio: un objeto brillante que destellaba luces de colores y cambiaba de posición a unos 6.000 pies de altura. También parecía estar cambiando de forma.

Pirouzi sabía que esta noche no había aviones ni helicópteros en los alrededores. Alrededor de las 12:30 am, alertó al puesto de mando de la Fuerza Aérea. El diputado general Yousefi, que estaba a cargo en este momento, salió y también vio el objeto. Decidió enviar un jet Phantom F-4II de la Fuerza Aérea desde la base aérea de Shahrokhi ubicada en las afueras de Teherán para investigar. El F-4 transportaba a 2 personas, el capitán Aziz Khani y el primer teniente Hossein Shokri, el navegante.

Yo era mayor y comandante de escuadrón en este momento y uno de mis pilotos que estaba entre los primeros hombres alertados en el área, despegó de inmediato. Salí de mi casa y me dirigí a la base para responder a la operación allí.

El F-4 estaba encendido cuando llegué a la base y tanto Khani como Shokri habían visto el objeto e intentaban perseguirlo. Pero se estaba acercando a la velocidad del sonido, por lo que no pudieron atraparlo. Cuando llegaron a una distancia más cercana, toda su instrumentación se apagó, la radio se confundió y perdieron la comunicación. Después de que el F-4 se alejó nuevamente, recuperó todos los instrumentos y pudo reanudar las comunicaciones.

Unos 10 minutos más tarde, me ordenaron despegar en un segundo jet para acercarme al objeto que estaba pilotando. Era alrededor de la 1:30 a. m. del 19 de Septiembre. El primer teniente Jalal Damirian, mi segundo piloto en el asiento trasero, operaba el radar y otros equipos; lo llamamos el asiento trasero. Cuando despegamos el objeto se parecía a lo que se había informado. Fue tan brillante, volando a baja altura sobre la ciudad y luego comenzó a ascender.

El capitán Khani se había acercado a la frontera rusa y en ese momento le dijeron que regresara. Cuando se dio la vuelta, dijo que podía ver el objeto frente a él a las doce en punto. Le dije: "¿Dónde exactamente lo ves?" Dijo: "Sobre la represa, cerca de Teherán". Le dije: "Vete a casa, cuídalo". Mientras regresaba, miré hacia arriba y lo vi.

Destellaba con intensas luces rojas, verdes, naranjas y azules [l] tan brillantes que no pude ver su cuerpo. Las luces formaron un diamante, solo luces brillantes, no se podía ver ninguna estructura sólida a través o alrededor de ellas. La secuencia de destellos fue extremadamente rápida, como una luz estroboscópica. Tal vez las luces eran solo una parte de un objeto más grande, que no podíamos ver. No había forma de saberlo.

Me acerqué y me acerqué a él, tal vez 70 millas más o menos en una situación de ascenso. De repente saltó unos 10º a la derecha. ¡En un instante! Diez grados... y luego otra vez saltó 10º y luego otra vez... Tuve que girar 98º a la derecha de mi rumbo de 70º, así que cambiamos de posición 168º hacia el sur de la ciudad capital.

Le pregunté a la torre si lo tenían en el radar. El operador respondió: "El radar está fuera de servicio. No está operativo en este momento". De repente mi asiento trasero, el teniente Damirian, dijo: "Señor, lo tengo en el radar". Miré en la pantalla del radar y vi el marcador. Le dije: "Está bien, bloquee el freno y vuelva a pintarlo". Esto fue para asegurarnos de que no era un efecto de suelo o una montaña lo que estábamos detectando en el radar. Ahora teníamos un buen retorno en la pantalla y estaba a 27 millas, 30º a la izquierda; nuestra velocidad de cierre era de 150 nudos y en ascenso. Lo mantuvimos bloqueado con radar. El tamaño en el alcance del radar era comparable al de un avión cisterna 707.

En este momento pensé que esta era mi oportunidad de dispararle. Pero cuando fuera lo que fuera estuvo cerca de mí, mis armas se atascaron y mis comunicaciones por radio se confundieron. Nos acercamos a 25 millas en nuestra posición de las doce. De repente saltó de nuevo a 27 millas en un instante. Me pregunté qué era. Todavía estaba viendo esta forma de diamante gigante y brillante con luces de colores pulsantes.

Luego me sobresaltó un objeto redondo que salió del objeto principal y comenzó a venir directamente hacia mí a gran velocidad, casi como si fuera un misil. Imagina una luna brillantemente iluminada saliendo por el horizonte: así es como se veía. Me asusté mucho, porque pensé que tal vez me habían lanzado algún tipo de proyectil. Tenía 8 misiles a bordo, 4 operados por radar y 4 buscadores de calor. El radar estaba fijo en el objeto de diamante más grande y tuve que tomar una decisión muy rápida sobre qué hacer. Me di cuenta de que si esta segunda cosa parecida a la luna fuera un misil, tendría algo de calor asociado. Así que seleccioné un misil buscador de calor AIM-9 para dispararle.

Intenté disparar y miré el panel para confirmar mi selección del misil. De repente nada funcionaba. El panel de control de armas estaba fuera y perdí todos los instrumentos y la radio. El indicador marca giraban al azar y los instrumentos fluctuaban. En este punto estaba aún más asustado. No podía comunicarme con la torre y tenía que gritar para hablar con mi asiento trasero. Pensé, si se acerca a mí más de 4 millas, tendré que expulsarme antes del impacto para evitar estar en el área de la explosión. Para evitar esto, tuve que girar.

Así que hice un pequeño giro a la izquierda para evitar ser impactado por el objeto que se dirigía hacia nosotros, que estaba a la vista en mi posición de las cuatro en punto. Llegó a unas 4 o 5 millas de nuestro avión y luego se detuvo allí en la posición de las cuatro en punto. Miré a mi lado izquierdo brevemente para saber donde estaba sobre el suelo. Un segundo después, cuando miré hacia atrás, ¡el objeto no estaba allí! Dije: "Oh, Dios mío", y el teniente Damirian respondió: "Señor, está a las siete en punto". Miré hacia atrás a las siete en punto y allí estaba. Una vez más vi lo principal allí también y luego el objeto más pequeño voló suavemente por debajo y se reunió con el principal.

Todo esto sucedió rápidamente y no sabía qué pensar. ¡Pero en unos segundos, salió otro! Empezó a dar vueltas a nuestro alrededor. Una vez más, todos los instrumentos se apagaron y la radio quedó distorsionada. Luego cuando se alejó, todo volvió a estar operativo y todo el equipo funcionó bien. Este también se parecía a la luna: una luz redonda y brillante.

Informé a la torre. El general Yousefi estaba escuchando en la línea y el operador dijo: "La orden es volver". Comenzamos a dirigirnos hacia la base aérea militar y luego noté que uno de estos objetos nos seguía por nuestro lado izquierdo durante el descenso. Informé esto a la base. Cuando hice un giro para la aproximación final, vi otro objeto justo delante de mí. Llamé a la torre y pregunté: "Tengo tráfico delante de mí, ¿qué pasa?" Él dijo: "No tenemos tráfico". Dije: "Lo estoy mirando ahora mismo; está en mi posición de las doce en punto a baja altitud". Todavía insistía en que no

tenía tráfico, pero allí estaba, parecía un rectángulo delgado con una luz en cada extremo y otra en el medio. Venía hacia mí, pero cuando comencé a girar a la izquierda hacia el rellano, lo perdí de vista. Mi asiento trasero siguió observando y dijo: "Mientras girabas, pude ver una cúpula redonda sobre él con una luz tenue en su interior".

Bajé las orejas y me concentré en hacer mi acercamiento a la base, distraído y preocupado por todas estas cosas que pasaban a mi alrededor. Pero aún no había terminado. Miré a mi lado izquierdo y vi la cosa primaria con forma de diamante allí arriba y otro objeto brillante salió de él y se dirigió directamente hacia el suelo. Pensé que vería una gran explosión en cualquier momento cuando golpeara, pero esto no sucedió. Pareció disminuir la velocidad y aterrizar suavemente en el suelo, irradiando una luz alta y brillante, tan brillante que podía ver la arena en el suelo desde esta distancia, unas 15 millas.

Lo informé a la torre y dijeron que también lo vieron. Ahora el general, todavía escuchando, me ordenó acercarme y echar un vistazo. Así que retraje el tren y los flaps y giré el avión. Me dijeron que me fuera arriba para ver si podía ver lo que era. Tan pronto como me acerqué a unas 4 o 5 millas, una vez más la radio se distorsionó y el panel se apagó; era exactamente lo mismo otra vez. Traté de salir de esta zona porque no me podían escuchar por la radio y les dije: "Esto pasa cada vez que me acerco a estas cosas". Pensé que realmente no debería haber ido allí, pero como era una orden, lo hice. Finalmente el general dijo: "Está bien, vuelve y aterriza".

Podíamos escuchar un graznido de emergencia proveniente del lugar donde el objeto había aterrizado en el suelo. Un graznido suena como el pitido de una ambulancia o un coche de policía y su propósito es ayudar a encontrar personas cuando han sido expulsadas de un avión o si hay un aterrizaje forzoso. Es un tono localizador que dice "Estoy aquí". En este caso, el graznido del OVNI fue informado por algunos aviones civiles cercanos.

Después de aterrizar, fui al puesto de mando y luego fuimos a registrarnos con la torre. Dijeron que lo principal en el cielo acababa de desaparecer, de repente, en un instante.

= = = = = = = = =

3 Marzo de 1976

Del Informe COMETA

Dado que este piloto (P) quería preservar su anonimato, las siguientes líneas se extraen de la declaración escrita que deseaba enviarnos (después reveló su nombre; es el Coronel Claude Bosc). El 3 de Marzo de 1976, P, entonces estudiante de piloto en la Escuela de Vuelo de Combate de Tours, realizaba un vuelo nocturno en solitario en un avión de entrenamiento T-33. La misión consistía en navegar a una altitud de 6.000 m siguiendo un itinerario Rennes-Nantes-Poitiers para luego aterrizar en Tours. Varias aeronaves seguían el mismo itinerario a intervalos de 5 minutos.

La noche era oscura pero sin nubes y los pueblos se podían detectar muy claramente a la altitud de vuelo en cuestión. La visibilidad era superior a 100 km. Mientras volaba estabilizado a una altitud de 6.000 m a una velocidad de 460 km/h, P primero vio de frente, muy lejos en la distancia (en el límite de detección de luces en el suelo) lo que en un principio pensó que era el lanzamiento de una bengala de señalización verde.

En 1 a 2 segundos, esta bengala superó la altitud de su avión en 1.500 m y pareció estabilizarse en el espacio antes de descender en su dirección. Se acercó a una velocidad vertiginosa en rumbo de colisión con la aeronave y llenó todo el parabrisas delantero de la cabina. Pensando que el impacto

era inevitable, P soltó el joystick y cruzó los brazos frente a su cara en un gesto reflejo de protección.

La aeronave estaba completamente envuelta en una luz verde muy brillante y fosforescente. P vio una esfera (S) que esquivó su aeronave en el último momento y pasó sobre su ala derecha rozándola, todo en una fracción de segundo.

P retuvo el siguiente recuerdo de este incidente:

- S no era muy grande (1 a 2 m de diámetro),
- S se extendía por una cola, que era comparable a la de un cometa, que también era de un color verde fluorescente,
- El centro de S consistía en una luz blanca muy brillante (tipo magnesio-fuego),
- El avistamiento duró un total de menos de 5 segundos.

P. que estaba muy conmocionado por este fenómeno, informó al controlador de radar asegurando el control de la misión en tierra; el controlador no había detectado nada en su alcance de radar. Al regreso, otros 2 pilotos que habían seguido el mismo itinerario que P manifestaron haber visto el fenómeno, pero desde la distancia.

= = = = = = = =

Entrevista de Roberto Pinotti en el libro Disclosure de Steve Greer

Otro caso importante fue el caso de un General de la Fuerza Aérea, ahora retirado, el General Salvatore Marcholetti, en 1976. Cuando era el jefe de la escuela de vuelo de la Fuerza Aérea Italiana en Lechi, se encontró por casualidad con un objeto tremendo durante un vuelo. Estaba volando y de repente vio este objeto verde sobre él, sobre la cabina. Comprendió que algo enorme, enorme, estaba sobre el avión.

No sabía que hacer. Segundos después, minutos después, todavía no sabe cuanto duró esta experiencia, de repente vio esta masa despegar con tremenda velocidad. Solo después de dejar la Fuerza Aérea Italiana mencionó este evento.

Año 1977

Marzo de 1977

Entrevista de Neil Daniels en el libro Disclosure de Steve Greer

"El único avistamiento que tuve fue en Marzo de 1977. Estaba volando un DC-10 en un vuelo de San Francisco a Boston. Y era el vuelo 94 de United. Estábamos a mitad de camino entre Buffalo y Albany a 37.000 pies, cubierta de niebla debajo, noche oscura, cuando de repente el avión que estaba en piloto automático comenzó un giro de 15º a la izquierda. Y, por supuesto miré por la ventana y vi esta luz brillante. El primer oficial lo vio y el segundo oficial se levantó de su asiento y echó un vistazo. Y fue entonces cuando el Control de Tráfico Aéreo de Boston quiso saber que estaba pasando. Así que les dijimos que cuando lo resolviéramos, los llamaríamos. Y en este momento, el primer oficial presionó el botón de liberación del piloto automático y volvió al control manual. Mientras miraba por la ventana, esta cosa que habíamos visto desapareció hacia la izquierda del avión y hacia nuestra parte trasera a una velocidad muy rápida. Todo el evento tuvo lugar probablemente en menos de 3 minutos más o menos. Así que Air Traffic Control dijo, está bien 994, ahora está libre, diríjase a Albany, a Boston, J94 y así sucesivamente

= = = = = = = = = = = = =

7 Marzo 1977

Del informe COMETA

La secuencia de eventos de este incidente se reconstruyó a partir de intercambios de radio entre el piloto y el controlador que se registran y conservan de forma rutinaria durante un período de tiempo específico de acuerdo con el procedimiento vigente en todos los centros de control. El hecho ocurrió el 7 de Marzo de 1977 alrededor de las 2100 horas, hora local, durante el sobrevuelo de Dijon cuando el Mirage IV regresaba con el sistema de piloto automático activado, a Luxeuil después de una misión nocturna. El avión estaba a una altitud de 9.600 m y acercándose a la velocidad de Mach 0,9.

Las condiciones de vuelo eran muy buenas. El piloto (P), Herve Giraud y su navegador (N) observó un resplandor muy brillante a las "3 en punto" (código de tiempo) de su avión, a la misma altitud, que venía en un curso de colisión y se acercaba muy rápidamente. Lo designaremos "asaltante" (Al) en el resto del relato. P consultó a la estación de radar militar de Contrexeville que los controlaba para preguntar si tenían un contacto de radar en el avión que venía hacia ellos. De hecho P y N pensaron que se trataba de un interceptor de defensa aérea como se está utilizando actualmente, que buscaba interceptar su aeronave para luego identificarla con su baliza de identificación.

El controlador de radar (C) que no tenía un contacto de radar correspondiente en su alcance, dio una respuesta negativa y pidió a los pilotos que revisaran su oxígeno. Esta solicitud por parte del controlador es un procedimiento de emergencia estándar; muestra que el controlador está tan sorprendido por la pregunta de la tripulación que sospecha un problema de oxígeno capaz de causar una alucinación. "Assailant Al" mantuvo su rumbo hacia el Mirage IV. P inició un ladeo a la derecha hacia Al, un ladeo que se vio obligado a seguir apretando (3 a 4 g) para tratar de mantener el contacto visual en Al y para evitar que se coloque en la parte trasera. A pesar de esta maniobra, Al se movió detrás del Mirage IV a una distancia estimada de 1.500 m. En este punto, P invirtió su inclinación para recuperar el contacto visual con Al. Vio que el resplandor se alejaba hasta las "11 en punto". Reanudó el rumbo hacia Luxeuil. Pero 45 segundos después de que retomara el rumbo

hacia Luxeuil, sintiéndose como si estuviera siendo observado según sus propias palabras, P le dijo a N, "espera y verás, va a regresar". Y de hecho un brillo idéntico, que llamaremos A2, apareció a las "3 en punto".

P entonces inició un alabeo muy estrecho (6,5 g) para desvincular su aeronave de lo que ahora consideraba una amenaza real. El resplandor siguió la maniobra del Mirage IV para posicionarse en la parte trasera a una distancia estimada de 2.000 m. P invirtió, como antes, y una vez más vio desaparecer el brillo en las mismas condiciones. C todavía no tenía contacto por radar con el "asaltante A2". P y N continuaron su vuelo y regresaron con normalidad a la base de Luxeuil.

= = = = = = = = = = = =

20 de Setiembre de 1977

El 20 de Setiembre de 1977, antes de que saliera el sol en la pequeña ciudad portuaria rusa de Petrozavosdsk, una espectacular exhibición de luces aéreas iluminó el cielo. Este hecho se convertiría en uno de los avistamientos OVNI más espectaculares y de los más estudiados de la historia soviética.

Aproximadamente a las 4 de la madrugada, civiles y personal militar vieron enormes apariciones en forma de estrellas, desplazándose en el cielo. Al principio, la extraña formación parecía acercarse a la ciudad para, inmediatamente, dar un giro y alejarse hacia el horizonte. La gente que estaba en la calle vio lo que describieron como una especie de medusa brillante cuyos tentáculos salían de un núcleo brillante en forma de platillo volante. El impresionante espectáculo duró unos 10 minutos. Simultáneamente y según informaron los testigos, el avistamiento fue acompañado por una serie de sucesos extraños que ocurrieron en tierra. Se informó de todo tipo de fenómenos anómalos: olía a ozono, los aparatos electrónicos se bloquearon y los conductores perdieron el control de sus vehículos. Sin embargo, quizás el fenómeno más difícil de explicar fuera la aparición de agujeros perfectamente cortados en los cristales de las ventanas y en los muros de los edificios y en el pavimento de la ciudad. No hay ninguna explicación para ese hecho y ni siquiera podemos afirmar de forma contundente la relación entre los avistamientos y esas extrañas perforaciones, pero la coincidencia en el tiempo y el lugar es exacta. No había agujeros antes del avistamiento, aparecieron después.

Año 1978

21 de Octubre de 1978

El incidente ocurrió en un vuelo entre Melbourne, Australia y una pequeña isla al sur de Melbourne. Un piloto instructor experimentado del Air Training Corps estaba solo en un vuelo nocturno de rutina a King Island. Su avión, un Cessna 182, volaba a una altitud de unos 4000 pies. El piloto Frederick Valentich volaba solo a la isla para recoger un cargamento de langostas para algunos de los oficiales del A.T.C. Su plan de vuelo indicaba su hora estimada de llegada a King Island a las 7:28 p.m. Valentich había planeado hacer el viaje de ida y vuelta esta misma noche y estar de regreso en Melbourne a las 10:00 p.m. Nunca llegó a King Island o mucho peor de regreso a Melbourne.

La transcripción oficial del último contacto de voz sostenido entre el piloto desaparecido y la unidad de servicio de vuelo de Melbourne fue publicada 24 horas después por el Departamento de Transporte de Australia. Se explica por sí mismo: 7:06 pm. - El piloto pregunta al control de vuelo de Melbourne si había tráfico conocido en su área por debajo de los 5000 pies de altitud ...
El control de Melbourne responde: "No hay tráfico conocido".
Valentich: "Parece ser un gran avión por debajo de los 5000 pies".
Control de Melbourne: "¿Qué tipo de avión?"
Valentich: "No puedo confirmarlo. Tiene 4 luces brillantes. Parecen luces de aterrizaje. La aeronave acaba de pasar sobre mí a unos 1000 pies de altura".
Control de Melbourne: "¿Se ha confirmado un gran avión?"
Valentich: "Afirmativo. A la velocidad a la que viaja, ¿hay algún avión de la RAAF en las cercanías?"
Control de Melbourne: "Negativo".
7.08 pm. Valentich: "Melbourne, se está acercando desde el este hacia mí. Parece estar jugando algún tipo de juego. Volando a una velocidad que no puedo estimar".
Control de Melbourne: "¿Cuál es su altitud?"
Valentich: "4500 pies".
Control de Melbourne: "¿Puede confirmar que no puede identificar la aeronave?"
Valentich: "Afirmativo".
7.09 pm. Valentich: "No es un avión. Es ..." (aparentemente, la transmisión se rompió aquí ... pero solo el tiempo suficiente para perder las palabras mágicas …)
Control de Melbourne: "¿Puede describir el avión?"
Valentich: "Pasa volando. Es una forma larga. No puedo identificar más que eso. Viene hacia mí ahora mismo. Parece estar estacionario. Estoy orbitando y la cosa está orbitando encima de mí también. Tiene una luz verde y una especie de luz metálica en el exterior ... Simplemente se desvaneció ".
Control de Melbourne: "Confirme que ha desaparecido".
Valentich: "Afirmativo. ¿Saben qué tipo de avión he visto? ¿Es militar?"
Control de Melbourne: "No. No hay tráfico militar en la zona".
7.12 pm. Valentich: "El motor funciona al ralentí y tose".
Control de Melbourne: "¿Cuáles son sus intenciones?"
Valentich: "Procediendo a King Island. Un avión desconocido ahora flota sobre mí".
El control de Melbourne reconoció el último mensaje de Valentich antes de escuchar un largo ruido metálico en su radiofrecuencia. Luego se hizo el silencio. Ni Valentich ni su avión aún han sido encontrados. Entrevistas posteriores con el padre del piloto, Guido Valentich, revelaron que su hijo le había dicho: "... había visto material clasificado en la base Sale RAAF que confirmaba sus creencias en la existencia de ovnis".

= = = = = = = = = = = = = = =

Octubre 1978

De la entrevista a Don Bockelman del libro Disclosures de Steve Greer

Después de dejar el ejército, una noche estaba sentado en mi sala de estar y era en Octubre de 1978 y tenía todas las luces apagadas y estaba sentado allí dejando que mi mente divagara y de repente 4 luces ámbar comenzaron a brillar en la habitación y llenándola de una difusa luz ámbar. No hace falta decir que me di la vuelta con bastante rapidez para determinar que era lo que estaba viendo. Y había 3 luces que estaban aproximadamente a la misma distancia entre sí y una cuarta fuera de la misma distancia espaciando un poco, pero en el mismo plano.

Entonces este jet vino del oeste. Vi este objeto mientras estaba parado en el porche trasero de mi casa y luego fue atacado y disparado por un misil de defensa aérea. Al final resultó que era un misil de alto explosivo justo en el objetivo. La metralla caía al suelo. Había explotado y el objeto se alejaba acelerando a una velocidad alucinante alejándose del lugar donde ocurrió el ataque. El ataque real a la nave ocurrió a unas 10 millas al este de Sedro Woolley. Diría unas 3 millas al norte del área llamada Lyman [y] Hamilton.

= = = = = = = = = = = = =

Del libro UFOs de Leslie Kean

Aproximadamente 2 meses después, se documentó un notable avistamiento aéreo sobre Nueva Zelanda. Capitán Bill Startup, un piloto senior que trabaja para Safe Air Ltd. con 23 años de experiencia y 14.000 horas de vuelo y su copiloto Robert Guard, con 7.000 horas de tiempo de vuelo, fueron testigos clave. El avión de carga Argosy que pilotaban, estaba haciendo una entrega de periódicos entre Wellington y Christchurch frente a la costa de Kaikoura en la Isla Sur. El reportero de televisión australiano Quentin Fogarty del Canal O en Melbourne, Australia, su camarógrafo David Crockett y el operador de sonido Ngaire Crockett también estaban a bordo, porque las tripulaciones aéreas habían presenciado un UAP y el radar los había detectado unos 10 días antes en la misma ruta. Fogarty estaba haciendo un documental de televisión sobre estos eventos anteriores, en parte debido al mayor interés en los ovnis después de la desaparición de Valentich. Quería imágenes de fondo para su documental, por lo que se unió a la entrega del periódico el 30 y 31 de Diciembre de 1978 para este propósito. Nunca esperó presenciar ningún fenómeno extraño él mismo.

Pero justo después de la medianoche en este vuelo, aparecieron una serie de fenómenos de luz, escoltaron al avión y volaron a su alrededor. El capitán Startup y el copiloto Guard, que estaban muy conscientes de las luces regulares y muy familiares a lo largo de la costa, fueron los primeros en notar las luces extrañas delante de ellos. Durante unos 30 minutos, el camarógrafo Crockett capturó los objetos luminosos en una película en color de 16 mm, mientras Fogarty comentaba ante la cámara a medida que se desarrollaban los acontecimientos. Al mismo tiempo los sistemas a bordo y el control del tráfico aéreo en Wellington, Nueva Zelanda, rastrearon los objetos en el radar mientras el capitán Startup y otras personas a bordo los observaban. Las lecturas del radar fueron informadas a los pilotos por el controlador de tráfico aéreo Geoffrey Causer, y el técnico de mantenimiento del radar Bryan Chalmers también las vio en el visor. Causer se mantuvo en constante comunicación con los pilotos durante todo el incidente y todo el diálogo fue grabado en una cinta.

Año 1979

10 Marzo 1979

Del Informe COMETA

El 13 de Marzo de 1979, la fuerza local [de la gendarmería] de un pequeño pueblo en la región de Dombes fue alertada por un habitante que dijo haber visto un objeto volador no identificado sobre el pueblo durante la noche del 10 al 11 de Marzo. En su investigación, la gendarmería registró un total de 4 testimonios, 3 de los cuales eran totalmente independientes entre sí.

El primer testigo, un restaurador del pueblo, describió el fenómeno como una masa luminosa azulada y violácea de forma ligeramente ovalada y de unos 15 metros de longitud. La luz era tan intensa que la plaza del pueblo se iluminó como si fuera pleno día, a tal punto que el alumbrado público que se enciende automáticamente, se apagó. Otros 2 testigos que iban en un automóvil cerca del pueblo, informaron que esta masa luminosa precedía a su vehículo en la carretera unos 2 m por delante de ellos.

Informaron a los gendarmes que esta luz se apagó repentinamente luego de que apareciera una luz de color naranja a cada lado del resplandor. Finalmente un cuarto testigo, un piscicultor, dijo que lo había despertado esa noche un ruido sordo y había visto un brillo azulado brillante. Al día siguiente todos los peces de uno de sus tanques de criadero de peces fueron encontrados muertos. La presencia de un cable eléctrico colgando sobre el tanque permitió a los gendarmes centrar su investigación en fenómenos de origen eléctrico.

GEPAN/SEPRA hizo lo propio durante la investigación que realizó en el sitio unos días después. Descubrió muy rápidamente que la línea eléctrica de 10 kV que colgaba sobre el tanque se había derretido. La información proporcionada por la compañía eléctrica francesa EDF les permitió demostrar que dado que esta línea tenía unos 30 años, era muy probable que la corrosión y la oxidación de los cables de aluminio hubieran causado un efecto de arco eléctrico en la línea, probablemente en conjunto con efecto corona.

Por n lado esto explicaría el resplandor azulado y el ruido que escuchó el testigo y por otro el apagón del alumbrado público. De hecho el brillo era lo suficientemente brillante como para activar la celda de control fotoeléctrico que estaba ubicada cerca de la línea derretida. Finalmente los peces se murieron como consecuencia del envenenamiento por gotas de aluminio que cayeron en el tanque durante varios minutos.

= = = = = = = =

17 de Abril de 1969

De la entrevista a Joe Wojtecki del libro Disclosure de Steve Greer

Habla de una noche el 17 de Abril de 1969 mientras estaba estacionado en Loring AFB en Maine cuando él y su instructor de vuelo vieron 3 luces muy brillantes en un triángulo equilátero perfecto que se movían silenciosamente por el cielo. Estimaron que este OVNI estaba a menos de 3.000 pies. Descubrió a la mañana siguiente cuando se presentó al servicio que durante 6 horas, se vio un OVNI flotando sobre un grupo de B-52 que contenían armas nucleares. Cada vez que un avión se acercaba a las luces, se separaban y se movían de formas muy poco convencionales. Cuando los aviones partieron, las luces se juntaron nuevamente y se enfocaron en el grupo de B-52.

= = = = = = = = = = =

Abril de 1979

En Abril de 1979, el cosmonauta Victor Afanasyev despegó de Star City para atracar con la estación espacial soviética Salyut 6. Pero en el camino, algo extraño sucedió. El cosmonauta Afanasyev vio un objeto no identificado girar hacia su nave y comenzar a seguirlo por el espacio. "Nos siguió durante la mitad de nuestra órbita. Lo observamos en el lado de la luz, y cuando entramos en el lado de la sombra, desapareció por completo. Era una estructura de ingeniería, hecha de algún tipo de metal, de aproximadamente 40 metros de largo con cascos internos. El objeto era angosto aquí y más ancho aquí, y adentro había aberturas. Algunos lugares tenían proyecciones como pequeñas alas. El objeto se quedó muy cerca de nosotros. Lo fotografiamos y nuestras fotos mostraron que estaba a una distancia de 23 a 28 metros". Además de fotografiar el OVNI, Afanasyev informaba continuamente al control de la misión sobre el tamaño, la forma y la posición de la nave. Cuando el cosmonauta regresó a la tierra, fue interrogado y se le dijo que nunca revelara lo que sabía, y le confiscaron sus cámaras y películas. Esas fotos y sus transmisiones de voz desde el espacio nunca se han publicado.

= = = = = = = =

26 de Mayo de 1979

De la entrevista a Richard Haines del libro Disclosure de Steve Greer

Tengo aquí un caso interesante relacionado con la desviación de la brújula magnética. Tuvo lugar el 26 de Mayo de 1979 alrededor de la medianoche en el centro sur de Utah con un avión privado. James Gallagher salió de Blackfoot, Idaho antes de la medianoche y ahora estaba a 10.000 pies de altitud en su avioneta. Estaba justo al sur del Bosque Nacional Challis con la intención de aterrizar en el Aeropuerto Freedman Memorial en Haley, Idaho, aproximadamente 14 millas al sur de Sun Valley. En sus propias palabras, "Miré hacia arriba frente a mí y vi estos 5 objetos naranjas en una formación horizontal frente a mí. Y luego se inclinaron como si un avión bajara sus alas. Y pensé, eran luces en un avión de algún tipo. Luego se dispersaron. Y sabía muy bien que no era un avión. En un punto, el objeto se reagrupó y formó una línea vertical. Luego se movieron al azar aparentemente acercándose a mí. Luego los 5 vinieron al lado izquierdo de mi avión. Mi brújula magnética comenzó a girar y mi buscador de dirección automático comenzó a girar. En este momento estaban en una formación en línea recta y luego simplemente se apagaron. Tuve problemas para recibir en la radio debido a la fuerte estática y mi motor comenzó a funcionar mal".

También es interesante notar que una tripulación de vuelo de Braniff también informó haber visto objetos anaranjados por debajo de su altitud la misma mañana mientras volaba a 35.000 pies a solo 120 millas al sur del avistamiento de Gallagher. Y nuevamente a las 2:53 a. m., cuando se encontraban a unas 70 millas al noroeste de Ogden, Utah, el radar terrestre también rastreó los objetos durante este encuentro. Ahí tenemos un caso interesante que involucra varios aviones, brújulas que se desvían, interferencia de radiofrecuencia y radar.

= = = = = = = = = = =

Verano 1979

De la entrevista a James Kopf del libro Disclosure de Steve Greer

En su testimonio, cuenta como en el verano de 1979 todos los dispositivos electrónicos y de comunicaciones a bordo del USS JFK dejaron de funcionar cuando un enorme ovni de color amarillo anaranjado brillante se cernía sobre él. Él personalmente vio este OVNI palpitante, al igual que varios otros. Las 8 máquinas de teletipo estaban imprimiendo al azar y la nave estuvo en alerta de estación de batalla durante 2 horas. Un operador de radar amigo suyo le dijo que las pantallas de radar brillaban y luego se volvieron negras; no pudieron detectar nada.
. . . .
Teníamos un intercomunicador y un sistema de tubo neumático que iba desde la sala de comunicaciones hasta el puente de señales, que está ubicado en la parte superior de la estructura de la isla del portaaviones. Y escuchamos una voz muy emocionada que venía gritando que "Dios estuvo aquí. Era el fin del mundo". Y nos miramos y pensamos que esto era extraño. ¿Qué estaba pasando allí? Pasaron unos segundos más y se escuchó otra voz más controlada. Esta persona dijo que había algo sobre el barco. Bueno, miré a un amigo mío, un compañero de barco y él me miró a mí y decidimos ir a echar un vistazo.

Así que salimos del Centro de Comunicaciones y fuimos a la pasarela en el lado de babor de la nave en el borde de la cubierta de vuelo y observamos una gran esfera brillante sobre la nave. Fue difícil decidir de que tamaño era esta cosa porque no había perspectiva. Era tarde en la noche. El sol se había puesto, era el crepúsculo, pero se veía enorme.

Después de esto, hablé con algunos amigos compañeros de barco que tenía en el barco. Uno en particular trabajaba en el departamento de radares y estuvo de guardia durante el incidente. Me dijo que todas las pantallas de radar estaban brillando y luego nada. No pudieron detectar nada en el radar. Nos quedamos despiertos la mayor parte de la noche hablando de esto.

Escuchamos que las brújulas no funcionaban en el puente y que el sistema de navegación por radar se había desconectado...
. . . .
El OVNI solo estuvo sobre la nave durante unos 5 minutos o menos, sin embargo las ramificaciones de las interrupciones duraron al menos una hora. Por esto nos quedamos en los puestos de combate durante 2 horas. Supongo que estaban esperando a ver si volvía. Y todavía estaban tratando de reiniciar los sistemas y hacer que las cosas volvieran a estar completamente operativas. Probablemente les llevó al menos una hora.

= = = = = = = = = =

Noviembre de 1979

Del libro UFOs de Leslie Kean

En Noviembre de 1979, una mujer llamó a los gendarmes para decir que un platillo volador acababa de aterrizar frente a su casa. Los gendarmes acudieron de inmediato al lugar del desembarco denunciado y GEPAN acudió también con un equipo multidisciplinario de investigadores. Otro testigo brindó un relato independiente de un objeto que se apeó. La evidencia de trazas visibles incluía un área de césped aplanada en una dirección uniforme y una universidad respetada llevó a cabo posteriormente un análisis de fisiología vegetal. Dado que esta era la primera vez que recogíamos muestras de suelo y plantas de un supuesto caso de aterrizaje, aún no se habían establecido protocolos rigurosos para su análisis y no se obtuvieron resultados significativos.

= = = = = = = =

9 de Diciembre de 1979

Del libro UFOs de Leslie Kean

Hubo otros casos que involucraron a pilotos que volaban aviones de combate Mirage y aviones en entrenamiento. Pero una cuenta más en particular me dejó huella. En 1979 supe que el Capitán de la Fuerza Aérea Jean-Pierre Fartek, entonces piloto de Mirage III, había visto un OVNI. Fue muy inusual, porque no fue mientras volaba, sino que había tenido lugar en su casa en un pueblo cerca de Dijon durante el día. El objeto estaba muy cerca del suelo a corta distancia. Quería reunirme con él para hablar de esto y lo acordé 3 meses después en la base de Estrasburgo. En otra ocasión fui a su casa y también visité a su esposa, quien también vio el OVNI.

Me dijo que el 9 de Diciembre de 1979, alrededor de las 9:15 a.m., su esposa bajaba las escaleras para preparar el desayuno cuando vio un extraño objeto en forma de disco a través de la ventana. Llamó a Fartek para que viniera a mirar. El objeto flotaba cerca del suelo, frente a una hilera de manzanos, cuyas ramas se podían ver detrás de él; por esto, el capitán podía medir la distancia de unos 250 metros (820 pies) desde su casa. Tenía aproximadamente 20 metros (65 pies) de diámetro y 7 metros de espesor. El tiempo estaba despejado con excelente visibilidad. Todavía tengo las notas que escribí durante la reunión en presencia del Capitán y la Sra. Fartek, que dicen:

El objeto parecía 2 platillos invertidos presionados uno contra el otro, con un contorno preciso, de color gris metalizado en la parte superior y azul oscuro en la inferior, sin luces ni ojos de buey.

Estaba a unos 3 metros del suelo, no estabilizado, y luego subió al nivel de los árboles, mientras oscilaba continuamente, luego volvió a bajar ligeramente y se detuvo. Volvió a subir un poco, siempre oscilando; se inclinó y aceleró rápidamente para alcanzar una velocidad mucho mayor que la de un Mirage III y desapareció.

El capitán Fartek y su esposa brindaron muchos otros detalles. Había una clara delimitación entre las partes superior e inferior de la nave y la diferencia de color no pudo deberse a los efectos de la luz solar. La claridad y precisión de la forma del objeto no dejaba dudas de que se trataba de algo sólido y físico. Parecía que el disco giraba simétricamente alrededor de un eje, pero las oscilaciones eran lentas, como si estuviera tratando de encontrar su equilibrio. Se movió sin ningún sonido. Los testigos podían ver claramente los árboles que se elevaban justo detrás de él, pero no podían decir si proyectaba una sombra. El Capitán Fartek revisó cuidadosamente si había turbulencia debajo del objeto mientras flotaba, pero no pudo detectar ninguna y no dejó rastro en el suelo. Su velocidad de salida fue tan extraordinaria que desapareció en el horizonte en pocos segundos.

Año 1980

11 de Abril de 1980

Del libro UFOs de Leslie Kean y según el relato del comandante Oscar Santa Maria Huertas (Ret.), Fuerza Aérea del Perú

El 11 de Abril de 1980, [1] a las 7:15 a.m. de un viernes por la mañana, estaba estacionado en la Base de la Fuerza Aérea La Joya en la región de Arequipa en Perú. Era como cualquier otro día. Había aproximadamente 1.800 militares y civiles en la base y comenzábamos a prepararnos para nuestros ejercicios diarios.

Aunque solo era un teniente de 23 años, ya tenía 8 años de experiencia en vuelos militares. Fui bastante precoz como piloto militar. A los 19 volaba en misiones de combate y a los 20 fue seleccionado para probar el vuelo de prueba del jet supersónico Sukhoi más nuevo de Perú. Habiendo ganado bastantes trofeos como piloto, también era conocido como un tirador aéreo superior con una gran habilidad para disparar desde el aire.

Poco sabía que esta experiencia me llevaría a ser seleccionado para una misión muy inusual e inesperada en esta rutinaria mañana. Junto con mi escuadrón aéreo, estaba listo en este momento para el despegue instantáneo como siempre lo estamos. Un jefe de servicio llegó en una camioneta y se bajó para decirnos que había un objeto que parecía una especie de globo suspendido en el aire hacia el final de la pista. Salimos para verlo y entonces supimos lo que teníamos que hacer. Cuatro de nosotros, los pilotos, nos quedamos afuera observando el objeto. El segundo comandante de la unidad, comandante de la FAP Carlos Vásquez Zegarra, ordenó que uno de los integrantes del escuadrón aéreo despegara y derribara el objeto. Nuestro jefe se volvió hacia mí y me dijo: "Oscar, sé el que se va".

El objeto redondo estaba a unas 3 millas (5 kilómetros) de nosotros, colgando a una altitud de unos 2.000 pies (600 metros) sobre el suelo. Como el cielo estaba absolutamente despejado, el objeto brillaba debido al reflejo del sol.

Este “globo” estaba en espacio aéreo restringido sin autorización, lo que representa un grave desafío a la soberanía nacional. Todos los pilotos civiles y militares utilizan mapas aéreos en los que se marca claramente el espacio aéreo altamente protegido como el que se encuentra sobre nuestra base. Todos saben donde se encuentran estas áreas restringidas y nadie vuela en ellas bajo ninguna circunstancia. Esta cosa no solo había aparecido en esta área, sino que no respondía a las comunicaciones enviadas en frecuencias universalmente reconocidas y se movía hacia la base. Tenía que caer. La Joya fue una de las pocas bases en América del Sur que poseían equipo de guerra de fabricación soviética y nos preocupaba el espionaje.

En 1980, Perú no contaba con globos aerostáticos de ningún tipo, como globos meteorológicos o globos de pasajeros. Sabíamos que esto era por lo tanto algo extraño y no era de nuestro país. Estábamos familiarizados con los globos meteorológicos, pero tenían antenas y cables y volaban solo por encima de los 45.000 pies. Esto era más bajo. No teníamos idea de donde era y se estaba acercando. No teníamos otra opción que destruirlo.

El comandante de la escuadra, el capitán Oscar Alegre Valdez, me ordenó despegar en mi avión de combate Sukhoi-22 para interceptar el globo antes de que se acercara más a nuestra base. Inmediatamente me dirigí a mi jet sin apartar los ojos de la cosa en el cielo y repasé en mi mente cada paso que tenía que dar para esta misión. Como el objeto estaba dentro del perímetro de la base

y mi avión estaba armado con proyectiles de 30 mm, decidí atacar desde el noreste hacia el sureste. De esta manera el sol estaría a mi izquierda y podría evitar impactar la base con mis armas.

Después del despegue, giré a la derecha y alcancé una altitud de 2.500 metros (8.000 pies). Entonces me posicioné para el ataque. Centrándome en el globo, alcancé la distancia necesaria y disparé una ráfaga de 64 proyectiles de 30 mm, que crearon una "pared de fuego" en forma de cono que normalmente destruiría cualquier cosa a su paso. Algunos de los proyectiles se desviaron del objetivo, cayendo al suelo y otros lo golpearon con precisión. Pensé que el globo se abriría y los gases comenzarían a salir de él. Pero nada pasó. Parecía como si las enormes balas fueran absorbidas por el globo y no sufrió ningún daño. Entonces de repente el objeto comenzó a ascender muy rápidamente y se alejó de la base. "¿Que esta pasando aquí?" Pensé dentro de mí. "Tengo que acercarme a él".

Así que me dirigí hacia arriba. Inicié una persecución activando el dispositivo de poscombustión de mi avión e informé a la torre de control que tenía la intención de seguir los procedimientos y continuar con la tarea de derribar el objeto. Como sabía que esta era una misión extremadamente inusual, pedí que se aseguraran de que las grabadoras estuvieran funcionando para que todo lo que sucediera a partir de este momento quedara registrado. Entonces se desarrolló una asombrosa serie de eventos.

Mi jet volaba a una velocidad de 600 mph (950 km/hr) y el "globo" permaneció a unos 1.600 pies (500 metros) frente a mí. A medida que nos alejábamos de la base, le reportaba a la torre de control información como “Estoy a 3.000 metros de altura y a 20 kilómetros de la base… Estoy a 6.000 metros de altura y a 40 kilómetros de la base”. .." y así. Para entonces ya estaba sobre la ciudad de Camaná que estaba a unas 52 millas (84 kilómetros) de la base, volando a 36.000 pies (11.000 metros).

Estaba en plena persecución del objeto cuando se detuvo repentinamente y me obligó a desviarme hacia un lado. Hice un giro hacia arriba a la derecha y traté de posicionarme para otro tiro. Una vez que obtuve la posición deseada para disparar, que estaba aproximadamente a 3.000 pies (1.000 metros) del objeto, comencé a acercarme hasta que lo tuve a la vista. Me fijé en el objetivo y estaba listo para disparar. Pero justo en este momento, el objeto hizo otro rápido ascenso, evadiendo el ataque. Me quedé debajo; "rompió el ataque".

Intenté esta misma maniobra de ataque 2 veces más. Cada vez tenía el objeto en el objetivo cuando estaba estacionario. Y cada vez el objeto escapó ascendiendo verticalmente segundos antes de que comenzara a disparar. Eludió mi ataque 3 veces, cada vez en el último momento.

A lo largo de este tiempo estuve muy concentrado en tratar de alcanzar mi ventana de aproximadamente 1.300 a 2.300 pies (400 a 700 metros) de distancia, que era donde tenía que posicionar mi avión para disparar. A medida que esto se hizo menos posible, me sorprendí mucho y me preguntaba que estaba pasando. Luego se convirtió en algo personal para mí. Tenía que conseguirlo. Pero no podía porque siempre ascendía. Estaba comprometido con esta misión y sentía que debía tener éxito. Esto era todo lo que importaba y me sentí confiado al saber que tenía un avión sobresaliente.

Eventualmente como resultado de esta serie de rápidos movimientos hacia arriba, el objeto terminó a una altitud de 46.000 pies (14.000 metros). ¡Tenía que pensar en otra cosa que hacer! Decidí hacer un ascenso audaz con mi avión para que esta vez estuviera sobre el objeto y luego bajaría sobre él verticalmente e iniciaría un ataque desde arriba. De esta forma si el objeto comenzaba a ascender como en los 3 intentos anteriores, no saldría de mi rango objetivo y me sería más fácil disparar. No me preocupaba ninguna colisión debido a la agilidad y maniobrabilidad de mi avión.

Así que aceleré mi avión a una velocidad supersónica y volví a donde estaba el "globo", esta vez viajando a una velocidad de Mach 1,6, que es de aproximadamente 1.150 mph (1.850 km/h). Calculé la distancia entre el objeto y yo cuando comencé a hacer el ascenso. A medida que subía, vi que el objeto estaba debajo de mí y pensé que sería capaz de ganar la altitud necesaria para llevar a cabo la maniobra según lo planeado y triunfar en el ataque. ¡Pero para mi sorpresa, el objeto ascendió una vez más a gran velocidad y se colocó a mi lado en formación paralela! Esto me dejó sin posibilidad de ataque.

Volando a Mach 1.2, continué con mi ascenso, todavía con la esperanza de pasar por encima para iniciar el ataque que había planeado. Pero no pude. Alcanzamos una altitud de 63.000 pies (19.200 metros o 19 kilómetros) y de repente la cosa se detuvo por completo y permaneció estacionaria. Ajusté las alas de mi avión a 30º y extendí sus listones para que el avión pudiera maniobrar a esta altura y pensé que aún podía intentar apuntar al objeto para disparar. Pero era imposible. No podía quedarme tan quieto como este "globo".

En este momento se encendió la luz de advertencia de bajo nivel de combustible, indicando que tenía lo justo para regresar a la base. En estas condiciones no pude continuar con el ataque, así que volé más cerca del objeto flotante para observarlo y tratar de determinar que era. Los Su-22 no tenían radar a bordo, pero el equipo de observación tenía graduaciones bien marcadas que comunicaban la distancia de un objetivo y su diámetro. Esta tecnología se basaba en el uso de rayos láser.

Estuve tan cerca como a 300 pies (100 metros) de él. Me sorprendió ver que el "globo" no era un globo en absoluto. Era un objeto que medía unos 35 pies (10 metros) de diámetro con una cúpula brillante en la parte superior de color crema, similar a una bombilla eléctrica cortada por la mitad. El fondo era una base circular más ancha de color plateado y parecía una especie de metal. Carecía de todos los componentes típicos de los aviones. No tenía alas, chorros de propulsión, escapes, ventanas, antenas, etc. No tenía un sistema de propulsión visible.

En ese momento me di cuenta que no se trataba de un dispositivo de espionaje sino de un OVNI, algo totalmente desconocido. Estaba casi sin combustible, así que no podía atacar ni maniobrar mi avión, ni escapar a alta velocidad. De repente tuve miedo. Pensé que podría haber terminado.

= = = = = = = = = =

28 de Noviembre de 1980

De la entrevista a Alan Godfrey del libro Disclosures de Steve Greer

El encuentro tuvo lugar el 28 de Noviembre de 1980. Mis oficiales y yo, 6 en total, presenciamos un OVNI. Tres de los oficiales trabajaban en Halifax en West Yorkshire, 2 de los oficiales estaban en un pueblo llamado Littleboro, que está en Greater Manchester, y yo estaba en un pueblo llamado Talden, también en West Yorkshire.

Los hechos ocurrieron aproximadamente entre las 5 a. m. y las 5:15 a. m. de esta mañana. Los 3 policías en Halifax eran P.C. Howard Turnpenny, PC John Porter y la mujer policía Julie Baxter. John Porter era el adiestrador de perros y habían subido a los páramos de Halifax para buscar unas motocicletas robadas.

Mientras estaba allí en los páramos, había llegado un frente meteorológico con nubes muy bajas y espesas. Vieron debajo del nivel de las nubes una gran bola azul pulsante. Estaba haciendo

movimientos, movimientos extraños, no del tipo que uno esperaría de un helicóptero o un avión. Los movimientos se volvieron tan erráticos que la mujer policía Julie Baxter se angustió mucho y volvió a subirse a la patrulla. El perro del adiestrador de perros John Porter comenzó a ladrar fuertemente a este objeto. Luego el objeto descendió y zumbó, se abalanzó sobre ellos y se dirigió hacia Talmorden.

Unos 5 minutos después, 2 policías estaban en Blackshore Head, que es una carretera de páramos, en un estacionamiento público llamado Casa Blanca. Se sentaron allí observando debajo de ellos la ciudad de Littleboro y Roxdale, cuando se dieron cuenta de un objeto flotando entre 2 pilones. Tanto es así que ambos estaban hipnotizados por esto. Reportaron este incidente a su sala de control y uno de ellos hizo un boceto de lo que estaban presenciando. Solo estuvo allí durante varios minutos cuando salió disparado, nuevamente en dirección a Talmorden.

Aproximadamente 5 minutos más tarde, que serían las cinco y diez de la mañana, yo mismo estaba en un coche patrulla de la policía en dirección a Burnleigh, por la A646. Miré hacia la carretera principal por la que viajaba y vi aproximadamente 150 yardas frente a mí, un objeto. Mi primera reacción fue que era un autobús de 2 pisos. Sin embargo me dirigí hacia este objeto. Cuando me acerqué a él, a unas 25 yardas del objeto, y lo que vi me desconcertó bastante.

Pensé que uno de estos globos aerostáticos se había caído. Entonces pensé, son las cinco de la mañana. Entonces me di cuenta de que este objeto en realidad estaba flotando sobre el suelo. Mientras estaba sentado en el coche de policía, pude ver debajo del objeto. Estaba flotando a unos 5 pies del suelo. El tramo ocupaba gran parte del camino hacia arriba, por lo que tenía unos 20 pies de ancho, porque el camino es bastante angosto justo allí. Y en la parte superior pude ver las luces de la carretera, así que calculo que la altura del objeto era de unos 14 pies.

Me senté a unos 25 metros de distancia mirándolo. Pongo las luces azules del coche patrulla, los faros, las luces de emergencia, cualquier cosa que se te ocurra. Esto estaba bloqueando totalmente el camino. Tenía forma de diamante. Parecía estar en 2 mitades unidas. La mitad inferior parecía estar girando, la mitad superior parecía estar estacionaria, y también pensé que tenía ventanas o paneles oscuros que daban la vuelta.

Estaba absolutamente atónito. Los arbustos y los árboles que bordeaban el camino temblaban muy, muy violentamente, como si soplara un fuerte viento pero aparentemente mi auto estaba parado. No sentí ninguna vibración en el auto, no escuché ningún ruido, no estaba haciendo ningún ruido, no que yo pudiera escuchar.

Probé la radio personal UHF que todos los policías llevan encima. Probé la radio del coche, que está en VHF. Ninguna de las frecuencias funcionó.

Cuando estaba decidiendo que hacer al respecto, tomé un bloc y decidí dibujarlo. Si bien recuerdo que comencé a dibujarlo, no recuerdo haber terminado nunca el dibujo, porque en este momento hubo un gran destello de luz brillante, terriblemente brillante, como si miles de fotógrafos hubieran tomado una fotografía al mismo tiempo. Después de esto, que solo fue cuestión de segundos, estaba unos 40 o 50 metros más adelante en la carretera, conduciendo el coche de policía. Si mi memoria no me falla, la luz azul no estaba parpadeando, las luces de emergencia no estaban parpadeando y no tenía mis faros encendidos.

Di la vuelta al auto y volví a donde había estado este objeto, porque se había ido. Había estado lloviendo toda la noche y la superficie de la carretera estaba completamente mojada. Pero no donde había estado este objeto, allí había una superficie seca como un remolino.

Me di cuenta de que cuando sucedió este destello definitivamente faltaba una gran parte de mi vida, ya sabes, tiempo que no podía contabilizarse.

= = = = = = = = = =

26 de Diciembre de 1980

Del libro UFOs de Leslie Kean.
El incidente de Rendlesham Forest

1. Sargento James Penniston.

En 1980, cuando tenía 25 años, fui destinado a la el ala de combate táctico más grande de la Fuerza Aérea, el complejo RAF Bentwaters/Woodbridge en Inglaterra. Yo era el oficial de seguridad superior a cargo de la seguridad de la base de Woodbridge. En este momento tenía una autorización de seguridad ultrasecreta de los EE. UU. y la OTAN y era responsable de la protección de los recursos de guerra de esta base.[18]

Poco después de la medianoche de la noche de Navidad, la madrugada del 26 de Diciembre de 1980, el sargento primero Steffens me informó que se habían visto algunas luces en el bosque de Rendlesham en las afueras de la base. Me informó que fuera lo que fuera no se estrelló... aterrizó. Descarté lo que dijo e informé al centro de control en la base que teníamos un posible avión derribado. Luego ordené al aviador de primera clase Edward Cabansag y al aviador de primera clase John F. Burroughs que respondieran conmigo.

Cuando llegamos cerca del presunto lugar del accidente, rápidamente se hizo evidente que no estábamos lidiando con un accidente aéreo ni con nada más a lo que alguna vez hubiésemos respondido. Había una luz brillante que emanaba de un objeto en el suelo del bosque. A medida que nos acercábamos a pie, apareció una silueta triangular de unos 9 pies de largo por 6,5 pies de alto. La nave estaba completamente intacta, sentada en un pequeño claro dentro del bosque.

A medida que los 3 nos acercábamos a la nave, comenzamos a experimentar problemas con nuestras radios. Luego le pedí a Cabansag que retransmitiera las transmisiones de radio al Control de Seguridad Central (CSC) y él se quedó atrás mientras Burroughs y yo avanzábamos hacia la nave. Al principio estaba confundido, sin entender lo que estaba viendo. Esto fue realmente increíble. Entonces me asaltó el miedo, pero me dije a mí mismo que tenía que mantener la concentración. ¿Era esto una amenaza para la base y para nosotros? Tenía que determinar esto en primer lugar.

Cuando llegamos a la nave de forma triangular, había luces azules y amarillas girando alrededor del exterior como si parte de la superficie y el aire a nuestro alrededor estuvieran cargados eléctricamente. Podíamos sentirlo en nuestra ropa, piel y cabello. Se sentía como electricidad estática, que hacía que tu cabello se erizara y bailara sobre tu piel. Pero no había ningún sonido en absoluto proveniente de la nave. Nada en mi entrenamiento me preparó para lo que estábamos presenciando. Este no era un tipo de avión que hubiera visto antes.

Después de 10 minutos sin ninguna agresión aparente, determiné que la nave no era hostil con mi equipo y decidió acercarse más. Siguiendo el protocolo de seguridad, completamos una investigación exhaustiva en el lugar que incluyó un examen físico completo de la nave. Después de mi primer recorrido por la nave, el estupor y el asombro me abrumaron. Todo el miedo se había ido. Durante este proceso, tomé fotografías, hice anotaciones en el cuaderno y transmití mensajes a través de Cabansag al CSC siguiendo los procedimientos requeridos. Los sentimientos que tuve durante este encuentro no se parecían a nada que hubiera conocido antes.

En un lado de la nave había símbolos que medían alrededor de 3 pulgadas de alto y 2,5 pies de ancho. Estos símbolos tenían un diseño pictórico; el símbolo más grande era un triángulo que estaba centrado en el medio de los demás. Estaban grabados en la superficie de la nave. Puse mi mano en la nave y estaba caliente al tacto. La superficie era lisa como el vidrio, pero tenía la calidad del metal y sentí un bajo voltaje constante que me recorría la mano y se movía hacia la mitad del antebrazo.

Después de aproximadamente 45 minutos, la luz de la nave comenzó a intensificarse. Burroughs y yo tomamos una posición defensiva lejos de la nave mientras se elevaba del suelo sin ningún ruido ni perturbación del aire. Maniobró a través de los árboles y salió disparado a una velocidad increíble. Se fue en un abrir y cerrar de ojos.

En mi cuaderno que aún conservo, escribí "Velocidad imposible". Posteriormente supe que otro personal con base en Bentwaters y Woodbridge, todos observadores capacitados, habían presenciado el despegue.

En este momento supe que la tecnología de esta nave estaba muy, muy por encima de lo que jamás podríamos diseñar. Cuando despegó, me sentí solo, sabiendo ahora lo que John y yo sabíamos. De repente no había duda. Me di cuenta de que era 100 % seguro que somos parte de una comunidad más grande más allá de los confines de nuestro planeta.

Después de regresar a la sede de CSC, se nos informó y luego aconsejó regresar al lugar de aterrizaje a la luz del día para buscar evidencia. Después de entregar nuestras armas y despedirnos, Burroughs y yo volvimos y descubrimos ramas rotas esparcidas por el lugar del aterrizaje. Parecía que los habían empujado al suelo cuando aterrizó la nave. Había marcas de quemaduras en los árboles frente al sitio. Pero lo más importante, descubrimos 3 muescas en el suelo, marcas dejadas por el tren de aterrizaje del OVNI en las 3 esquinas de un triángulo. Me sentí aliviado al encontrar pruebas de que esto realmente había sucedido. Tomé fotos del lugar de aterrizaje y junto con las que había tomado del OVNI, llevé la película al laboratorio de la base. Después de llevar a Burroughs a casa, regresé solo al sitio e hice moldes de yeso de las 3 muescas que el objeto había dejado en el suelo.

La información adquirida durante la investigación fue reportada a través de los canales militares y se les dijo a mi equipo y a otros testigos que trataran la investigación como Top Secret. No se permitió más discusión. Fuimos informados por el primer teniente Fred Buran, comandante de turno en servicio en CSC; el sargento mayor J. D. Chandler, jefe de vuelo; y el comandante del turno diurno, el capitán Mike Verano. En los días siguientes, el coronel Charles Halt y luego la Oficina de Investigaciones Especiales de la Fuerza Aérea (AFOSI) realizaron entrevistas adicionales. Este fue un momento muy difícil para mí, ya que estaba en estado de shock por lo que había presenciado.

Regresé al laboratorio fotográfico de la base, ya que fui yo quien llenó la orden de trabajo para el revelado de los 2 rollos de película de 35 mm tomados de la nave y del lugar de aterrizaje. Me dijeron que las fotos aparentemente estaban sobreexpuestas o empañadas y que ninguna de ellas había salido. Sin embargo el sargento mayor Ray Gulyas tomó 6 fotografías del sitio 48 horas después del evento, que reveló fuera de la base y que sobrevivieron; 2 de ellas muestran a un oficial de policía británico y al capitán Verano examinando el sitio y las 3 muescas están claramente marcadas con palos verticales.

Todavía no estoy seguro de todo lo que pudo haber sucedido durante aquella noche de 1980. Este evento y sus implicaciones aún pesan mucho sobre mí. Entonces cuando todas las piezas del rompecabezas finalmente estén juntas, con suerte podremos dejar todo en paz. Hasta entonces seguiré tratando de encontrar respuestas a las muchas preguntas que quedan.

2. Coronel Charles I.Halt
En 1980, era comandante adjunto de la base de la RAF Bentwaters, el gran complejo de bases gemelas en East Anglia, Inglaterra. Como tal, mi deber es brindar apoyo y respaldo al comandante de la base y actuar como comandante en su ausencia.

A fines de Diciembre de 1980, me pidieron que investigara un extraño evento que estaba distrayendo a nuestra policía de seguridad de sus deberes principales. Justo después de la medianoche, muy temprano el 26 de Diciembre de 1980, nuestros patrulleros de la policía descubrieron luces extrañas en el bosque al este de la puerta trasera de RAF Woodbridge. Tres patrulleros, el sargento de personal James Penniston, el aviador de primera clase John Burroughs y el aviador de primera clase Edward Cabansag, fueron enviados al bosque para investigar. Informaron haber descubierto una extraña nave triangular sentada sobre 3 patas. La nave medía unos 10 pies a cada lado con múltiples luces. Rápidamente maniobró y rápidamente abandonó el área.

No me di cuenta inmediatamente de los detalles, solo me hablaron de luces extrañas y supuse que había una explicación razonable.

Dos noches después, la fiesta familiar de Navidad celebrada el día 27 fue interrumpida por el comandante de policía de turno. Habló de sucesos extraños y afirmó que "esto" había vuelto. Dado que mi jefe tenía que presentar premios, se me encargó que saliera e investigara. Esperaba encontrar una explicación.

Agarré mi grabadora de bolsillo y una cinta de casete y tomé otros 4 conmigo al bosque: Bruce Englund (comandante de vuelo), Bobby Ball (superintendente de vuelo), Monroe Nevilles (suboficial de preparación para desastres) y otro joven policía de seguridad, Adrian Bustzina. John Burroughs, que había presenciado el evento de hace 2 noches con Jim Penniston y estaba fuera de servicio, hizo autostop y me llamó por una radio prestada. Ni a él ni a ninguno de los otros policías de seguridad (al menos 15 o 20) se les permitió avanzar más allá de la carretera de servicio forestal donde los camiones y los light-alls (sistemas de iluminación portátiles generados por motores) estaban estacionados. Estaba realmente molesto porque había tantos policías en el bosque. Esto era una pesadilla de relaciones públicas esperando a suceder.

Fuimos al sitio donde algo había aterrizado y encontramos a las 3 muescas de 1,5 pulgadas de profundidad y aproximadamente 12 pulgadas de ancho en el suelo en un patrón triangular. Tomamos lecturas y descubrimos una leve radiación y la evidencia física incluido un agujero en el dosel del árbol arriba y ramas rotas. Había abrasiones en los lados de los árboles frente al lugar de aterrizaje. Mientras documentaba este examen hablando en mi grabadora, noté algunos sonidos muy extraños, que pensé que eran los animales de corral del granjero cercano. "Son muy, muy activos, hacen mucho ruido", grabé en la cinta.

Solo unos segundos después, uno de mis hombres observó por primera vez un objeto ovalado de color rojo anaranjado brillante con un centro negro en el bosque. Me recordó a un ojo y parecía como si estuviera parpadeando. Maniobró horizontalmente a través de los árboles con movimientos verticales ocasionales, zigzagueando alrededor de los troncos como si estuviera bajo un control inteligente. Aquí hay un extracto de mi grabadora mientras miraba con cierta agitación:

Teniente Coronel Halt: Nos topamos con la primera luz que hemos visto. Estamos a unas 150 o 200 yardas del sitio. Todo lo demás es simplemente una calma mortal. No hay duda al respecto, hay una especie de extraña luz roja parpadeante más adelante.
Sargento Nevilles: Sí, es amarillo.

H: También vi un tinte amarillo en él. Extraño. ¿Parece estar haciendo un poco de esta manera?
Nevilles: Sí, señor.
H: Es más brillante de lo que ha sido... Viene hacia aquí. Definitivamente viene por aquí.
Sargento Ball: ¡Las piezas están saliendo disparadas!
H: Las piezas están saliendo disparadas.
Sargento Ball: A eso de las once.
H: No hay duda al respecto, ¡esto es raro!

Cuando se acercó, retrocedió en silencio hacia el campo abierto hacia el este. Miramos con asombro durante un minuto o dos. Grabé más en la cinta:

H: Extraño. Otra vez a la izquierda. Acerquémonos al borde del bosque en este punto. ¿Podemos prescindir de las luces? Hagámoslo con cuidado, vamos... Está bien, estamos mirando la cosa, probablemente estemos a unas 200 o 300 yardas de distancia. Parece que te está guiñando un ojo, todavía se mueve de un lado a otro y cuando le ponemos el telescopio estelar, es como un centro hueco a la derecha, un centro oscuro, es...
Teniente Englund: Es como un alumno...
H: Es como la pupila de un ojo mirándote, guiñando... y el flash es tan brillante para el alcance de la estrella, err... que casi te quema el ojo.

El reflejo del objeto parpadeó brillantemente en las ventanas del oeste de una casa de campo al otro lado del pasto, en el lado que estaba frente a nosotros, y me preocupé por la seguridad de los residentes. Pudimos ver el faro de Orford Ness más a la derecha y aproximadamente a una milla de distancia, en el lado más alejado de la casa de campo durante todo el evento.

De repente el objeto explotó en 5 luces blancas que desaparecieron rápidamente. Fuimos al campo y buscamos residuos, pero no encontramos nada. Luego observamos varios objetos con múltiples luces rojas, verdes y azules en el cielo del norte que cambiaban de forma de elíptica a redonda y se movieron rápidamente en ángulos agudos. Se vieron varios otros objetos hacia el sur y uno se acercó a gran velocidad y luego se detuvo en lo alto. Envió un rayo blanco concentrado, un pequeño y denso rayo parecido a un lápiz como un rayo láser, muy cerca de donde yo estaba parado. Iluminó el suelo a unos 10 pies de nosotros y nos quedamos allí preguntándonos si era una señal, algún tipo de comunicación o tal vez una advertencia. Realmente no lo sabíamos. El rayo se apagó y el objeto retrocedió volviendo al cielo. Informé sobre esto, una vez más, en mi grabadora de bolsillo.

Un objeto también envió rayos esta noche cerca o hacia el área de almacenamiento de armas. Yo estaba a varias millas de distancia, pero pudimos ver algunos haces y fueron informados en la radio desde el lugar. Más tarde otros del área de almacenamiento de armas me dijeron que habían visto los rayos. Esto me causó mucha preocupación. ¿Qué estaba haciendo allí?

Todo el tiempo tuvimos dificultades para comunicarnos con la base ya que las 3 frecuencias de radio (comando, seguridad y aplicación de la ley) seguían interrumpiéndose. Esta actividad continuó durante aproximadamente una hora. Durante todo este evento, grabé los diversos avistamientos a medida que se desarrollaban en mi grabadora de bolsillo, encendiéndola y apagándola y acumulé unos 18 minutos de información grabada.

El día después del incidente, me encontré con el coronel Gordon Williams, Comandante de Ala de la 8.ª Ala de Cazas Tácticos en RAF Bentwaters, en el pasillo común. Había escuchado mis transmisiones de radio la noche anterior y le puse la cinta. La pidió prestada y la llevó a la reunión del personal de la Tercera Fuerza Aérea, donde la oyó el personal y su jefe, el general Robert Bazley.

Williams me dijo que nadie tenía ideas en la reunión y respondieron con silencio. Pero me indicó que me pusiera en contacto con el oficial de enlace de la RAF británica, Don Moreland, afirmando que, dado que esto sucedió fuera de la base, el general Bazley lo había declarado "un asunto británico". Resultó que Don estaba de vacaciones, pero cuando regresó, me pidió que presentara un memorándum (su ausencia explica la demora en la fecha del documento). Escribí los detalles en mi memorando del 13 de Enero de 1981, "Luces inexplicables" y se envió una copia al Ministerio de Defensa británico y a la Tercera Fuerza Aérea. El memorando describía el avistamiento de Penniston y los 2 patrulleros del objeto triangular en el suelo; las huellas y otras evidencias físicas que encontramos en el lugar de aterrizaje; y las diversas luces y objetos que yo y muchos otros presenciamos posteriormente.

Algún tiempo después, mi nuevo jefe encontró mi cinta y sin que yo lo supiera, empezó a reproducirla en cócteles. Se corrió la voz y un investigador estadounidense comenzó a buscar más información. En 1983, recibí una llamada de Pete Bent, Comandante interino de la Tercera Fuerza Aérea y me dijo que mi memorándum de los archivos de la Tercera Fuerza Aérea iba a ser publicado bajo la Ley de Libertad de Información. Conocí a Pete y le pedí que por favor lo quemara, que lo destruyera y le dije que mi vida y la suya nunca volverían a ser las mismas por lo que pasaría si se liberaba. Dijo que demasiadas personas sabían de la declaración, por lo que no tenía otra opción. En Octubre de 1983, mis peores temores se hicieron realidad: el popular tabloide británico News of the World publicó un gran titular con la historia en su primera plana y los reporteros invadían la base buscando al autor del memorándum. Afortunadamente ya estaba en un vuelo a los Estados Unidos en este momento, pero esto fue solo el comienzo. En 1984, la cinta de audio también se hizo pública. Me devolvieron la cinta original y también tengo la grabadora de bolsillo que se usó esta noche.

Si el memorándum no se hubiera publicado, habría continuado en silencio. Esta experiencia no es algo de lo que quisiera hablar públicamente. Por otro lado nadie ha tratado nunca de influirme para que no lo haga. Cuando tuve mi informe final antes de dejar la Fuerza Aérea, ni siquiera se mencionó, así que pregunté si podía hablar sobre el caso y me dieron permiso, como si realmente no les importara.

A lo largo de los años, he escuchado en privado a muchos otros testigos. El operador de la torre del área de almacenamiento de armas y un trabajador de comunicaciones en la misma torre me dijeron que vieron un objeto que se adentró en el bosque cerca de la base de Woodbridge. Los operadores de la torre de control de tráfico aéreo en Bentwaters también vieron un objeto y observaron que algo cruzaba su pantalla a una velocidad extremadamente alta, de hasta 3.000 a 4.000 mph; el monitor de radar registró una racha en lugar de la serie habitual de señales intermitentes incluso para el avión más rápido. Ahora otros se han presentado con relatos similares. Todos habían sido advertidos de no hablar por alguien de la cadena de mando o tenían miedo de hablar en este momento por varias razones.

Muchos se han preguntado cuánto podría saber el gobierno de los Estados Unidos sobre el incidente del bosque Rendlesham. A lo largo de los años, me ha quedado claro que agentes de la Oficina de Investigaciones Especiales (OSI), el principal servicio de investigación de la Fuerza Aérea, estaban en la base e investigaron el caso en secreto en los días siguientes. El incidente tenía a todos muy nerviosos. Los oficiales de alto rango querían mantenerse al margen y la OSI no quería a nadie involucrado a quien no pudieran controlar. Los agentes de la OSI interrogaron duramente a 5 jóvenes aviadores, algunos de ellos en estado de shock en este momento que fueron testigos clave. Estos hombres informaron más tarde que los agentes les dijeron que no hablaran sobre los eventos OVNI o sus carreras estarían en peligro. Drogas como el pentotal sódico, a menudo llamado "suero de la verdad" cuando se usa con alguna forma de lavado de cerebro o hipnosis, se administraron durante estos interrogatorios y todo esto ha tenido efectos dañinos y duraderos en los hombres

involucrados.

Otros testigos pueden haber estado expuestos a altas dosis de radiación del objeto aterrizado. Algunos tienen problemas de salud y luchan con problemas personales hasta el día de hoy. La represión por parte de la OSI no es infrecuente en las fuerzas armadas, pero nadie involucrado lo admitirá jamás. El comandante de la OSI de Bentwaters me dijo entonces que no estaban investigando. Otros han informado una historia diferente.

= = = = = = = = = = = = = =

29 de Diciembre de 1980

Dice en su libro Secretos de la Propulsión Antigravedad de Paul La Violette

"La evidencia de que la Fuerza Aérea estaba probando una nave antigravedad surgió en la noche del 29 de Diciembre de 1980. Betty Cash de 51 años, su amiga Vickie Landrum de 57 y el nieto de Vickie, Colby, de 7, estaban conduciendo por el área de Pinewoods cerca de Houston, Texas, suburbio de Huffman, ubicado a unas 20 millas al norte del Centro Espacial Johnson. Alrededor de las 9 pm vieron un objeto ardiente en lo alto del cielo que descendió rápidamente al nivel de la copa de los árboles. Finalmente llegó a flotar sobre la carretera. Condujeron hasta 130 pies y salieron de su coche durante varios minutos para verlo. La nave flotaba a unos 70 pies del suelo. Tenía forma de diamante, se estrechaba hacia puntos redondeados en la parte superior e inferior y tenía aproximadamente el tamaño de una torre de agua de la ciudad (unos 20 pies de diámetro; figura 9.1). De vez en cuando, un cono de llamas de color naranja rojizo salía rugiendo de su fondo como si saliera de un soplete gigante o un cohete. En estos momentos, la nave se elevaba en el aire unos 25 pies, solo para descender gradualmente una vez más. Las llamas iluminaron brillantemente los pinares circundantes y los bañaron en un calor intenso, volviendo marrones las ramas de los pinos cercanos y dañando gravemente la superficie asfaltada de la carretera.

Asustados por lo que vieron, Landrum y su nieto regresaron al auto y poco tiempo después Cash se les unió. La puerta del auto se calentó tanto por la radiación que Cash no pudo tocarla con sus propias manos, sino que usó su abrigo para agarrar la manija. Después de unos 10 minutos, el objeto se elevó y una vez más se cernió sobre los árboles. En este momento los 3 testigos notaron que el vehículo era abordado por casi dos docenas de helicópteros militares de doble rotor, posteriormente identificados como Chinooks CH-47 y algunos del tipo Bell-Huey. Parecían estar escoltando la nave. Los 3 concluyeron que habían presenciado un vuelo de prueba de algún tipo de avión militar antigravedad avanzado. Un año después Cash conoció a un piloto de helicóptero Chinook que le admitió ante un testigo que la noche del encuentro lo habían llamado para volar al área para revisar un OVNI que estaba en problemas cerca de Huffman.

La descripción que dieron Cash y Landrum sugiere que habían observado un vuelo de prueba de un prototipo de vehículo de microondas similar en algunos aspectos a la nave del Proyecto Skyvault. Las llamas anaranjadas rojizas altamente incandescentes probablemente eran el escape de un generador de alto voltaje de chorro de llama ajustado para una combustión incompleta. Como se mencionó en el capítulo 2, Brown había propuesto un platillo de 10 pies de diámetro con un generador de chorro de llama apuntando hacia abajo como una versión del vehículo que había planeado investigar como parte del Proyecto Winterhaven. El diseño de Winterhaven puede haberse parecido al boceto que se muestra en la figura 2.1 del capítulo 2.

El alto voltaje de este generador de chorro de llama puede haber sido utilizado para energizar osciladores de diodo Gunn de alta potencia para generar un haz de microondas dirigido hacia abajo de un tipo similar al utilizado en el platillo del Proyecto Skyvault. Después de su encuentro, Cash,

Landrum y Colby experimentaron síntomas de quemaduras por radiación, como pérdida de cabello e inflamación de los ojos, del tipo que se produce por la exposición a un intenso haz de radiación de microondas. Todos enfermaron gravemente en las próximas horas. De los tres, Cash había pasado más tiempo fuera del coche (unos 10 minutos) y como era de esperar, tenía los peores síntomas. Tenía ampollas en la cabeza y el cuello y pronto se le hincharon los ojos hasta cerrarlos, le salían líquidos de las ronchas en la cabeza y el cuero cabelludo y sufría fuertes dolores de cabeza, náuseas, vómitos, diarrea y dolores corporales. Después de un par de días de ser atendida en la casa de Landrum, Cash ingresó en un hospital donde fue tratada como una víctima de quemaduras y permaneció 15 días. Comenzó a perder grandes parches de piel de su rostro, su cabello comenzó a caerse y sus ojos se hincharon tanto que no pudo ver durante una semana. Después de un mes en el hospital, todavía no mostraba mejoría. Luego desarrolló un cáncer de mama y tuvo que someterse a una mastectomía. Más tarde murió a la temprana edad de 69 años. Landrum también estaba perdiendo el cabello y su cuero cabelludo estaba entumecido y doloroso. Colby tenía problemas con los ojos. Las 3 víctimas fueron tratadas por envenenamiento por radiación y los médicos enumeraron su condición como potencialmente mortal.

Cash y Landrum demandaron al gobierno de los EE. UU. por 20 millones de dólares en daños, pero después de prolongarse durante muchos años, su caso finalmente fue desestimado con el argumento de que este objeto no era propiedad de, operaba o estaba en el inventario de la Fuerza Aérea, el Ejército, la Marina o la NASA. El programa de televisión de ABC Nightline en 1987 transmitió una declaración grabada hecha por Richard Doty, un agente especial de la Oficina de Investigaciones Especiales de la Fuerza Aérea de los Estados Unidos que luego se llamó a sí mismo Falcon. Doty afirmó que el objeto que vieron Cash y Landrum era un OVNI extraterrestre capturado que estaba siendo probado en vuelo y había experimentado temporalmente algunos problemas de vuelo. Es muy probable que Doty estuviera distribuyendo información errónea. Una explicación más plausible es que Cash y Landrum encontraron un prototipo de nave electrogravitatoria no tripulada construida para los militares por una corporación aeroespacial. Posiblemente la nave estaba controlada a distancia y los helicópteros estaban allí para observarla y brindar seguridad militar en caso de que surgiera la necesidad. Si la información sobre el Proyecto Skyvault se hubiera hecho pública junto con la existencia de proyectos negros en propulsión conjugada de fase de microondas, tal vez Cash y Landrum hubieran ganado su pleito.

Los severos efectos que Cash, Lundrum y Colby sufrieron en su encuentro sugieren que estuvieron expuestos a un rayo de microondas muy intenso. Esto podría haber ocurrido si el rayo de propulsión de microondas del vehículo estuviera confinado a un ángulo estrecho y se hubiera fijado por error a los observadores y su automóvil. Entonces habrían estado expuestos a toda su intensidad. Un incidente similar al encuentro Cash-Landrum ocurrió a fines de la década de 1980 en las cercanías de Fort Hood, que se encuentra a unas 60 millas al norte de Austin, Texas. Una mujer y sus hijas que habían estado observando un objeto resplandeciente que flotaba en el aire, sufrieron quemaduras graves y efectos graves en su salud. Posteriormente las víctimas demandaron a los militares por daños y perjuicios."

Año 1981

Del libro UFOs de Leslie Kean

El capitán Schultz estaba pilotando el vuelo 842 de TWA desde San Francisco al aeropuerto John F. Kennedy sobre el lago Michigan un brillante y claro día de verano de 1981. De repente vio un objeto de metal plateado, grande y redondo con 6 ojos de buey de color negro azabache equidistantes alrededor de la circunferencia, que rápidamente descendió a la atmósfera desde arriba. El capitán Schultz y su copiloto estaban tan cerca del objeto que parecía tan grande como una toronja sostenida con el brazo extendido. Esperando una colisión en el aire, se prepararon para el impacto. Luego el objeto hizo un giro brusco a alta velocidad, evitando la aeronave y partió.

Schultz no presentó un informe a TWA, sino que trabajó diligentemente conmigo para reconstruir con precisión el evento en la cabina de su avión. Esto me permitió determinar muchos hechos importantes sobre el evento. Se calculó que su velocidad de aproximación y salida era de aproximadamente 1.000 mph, con un giro G alto también. No se sintieron ondas de choque ni turbulencias en ningún momento. El piloto automático de la aeronave permaneció acoplado durante todo el encuentro y no se notaron efectos electromagnéticos. El primer oficial vio los dos tercios finales del evento, pero el ingeniero de vuelo no vio nada debido a su posición en la parte trasera de la cabina. Chicago Center no tenía otro tráfico aéreo en el área, aunque su radar en este momento tenía un alcance de aproximadamente 150 millas.

= = = = = = = =

8 de Enero de 1981

Del Informe COMETA

En Trans-en-Provence, el 8 de Enero de 1981 alrededor de las 5:00 p. m., un hombre que estaba construyendo un pequeño cobertizo para una bomba de agua en su jardín fue testigo de lo que quizás sea uno de los casos más inusuales jamás observados y estudiados en Francia. Un reflejo del Sol sobre algo que se movía en el cielo supuestamente llamó su atención, permitiéndole observar el descenso, luego el abrupto aterrizaje en una plataforma de tierra ubicada debajo de su casa, de un silencioso objeto metálico.

El objeto que tenía forma ovoide, no presentaba proyecciones aparentes, alas, superficies de control o motor que permitieran compararlo con algún tipo de aeronave. El objeto descansó en la plataforma de la tierra por unos breves segundos aún sin emitir ningún ruido, luego despegó y desapareció a gran velocidad en el cielo azul celeste. El relato podría detenerse en este simple avistamiento visual si no hubiera habido huellas mecánicas visibles e impresiones en forma de corona que empujaron el caso al dominio de lo inexplicable.

La gendarmería y luego GEPAN realizaron una investigación profunda que incluyó numerosas entrevistas con el testigo y sus vecinos. Las evaluaciones del suelo por parte de los expertos, la toma de muestras de suelo y plantas seguidas de análisis, mostraron inequívocamente que realmente se trataba de un objeto de metal pesado no identificado que realmente había aterrizado en la plataforma terrestre. Los análisis de muestras vegetales tomadas en el sitio indicaron que no se trataba de ningún tipo de aeronave conocida ni siquiera de un helicóptero o dron militar, que fueron hipótesis que se consideraron y analizaron.

La vegetación del lugar de aterrizaje, una especie de alfalfa silvestre, había sido profundamente marcada y afectada por un agente externo que alteró considerablemente el aparato de fotosíntesis.

De hecho las clorofilas, así como ciertos aminoácidos de las plantas, presentaban variaciones significativas en su concentración, variaciones que disminuían con la distancia de las plantas del centro de la pista mecánica. Estos efectos desaparecieron por completo 2 años después, revelando así un tipo de trauma específico y particular.

Según el profesor Michel Bounias del laboratorio de ecología y toxicología vegetal del INRA [Instituto Nacional de Investigaciones Agronómicas] quien realizó los análisis, la causa de las profundas perturbaciones que sufre la vegetación presente en este ecosistema probablemente sea un poderoso campo electromagnético pulsado en el rango de alta frecuencia (microondas). Todavía se están realizando estudios e investigaciones con respecto a este caso y se han explorado numerosas pistas.

Ninguna de estas pistas ha podido satisfacer todas las condiciones que permitirían identificar con certeza el objeto que aterrizó en Trans-en-Provence el 8 de Enero de 1981 y esto es tanto más cierto con respecto a la determinación de su origen

= = = = = = = = = = =

Mayo 1981

De la entrevista a Merle McDow del libro Disclosure de Steve Greer

Bueno, sobre este incidente: el día comenzó bastante rutinario. Diría que esto fue alrededor de la primera o segunda semana de Mayo [de 1981], según mi leal saber y entender. Así que todo transcurría de manera bastante rutinaria cuando atenuaron las luces (lo hicieron primero en el Centro de Comando cuando configuraron una alerta de Estado Cebra). La mayoría de las veces cuando configuraban estos ejercicios, decían: "Esto es un ejercicio. Esto es un ejercicio. Establezca la condición Zebra". Pero esta vez apagaron las luces y no dijeron: "Esto es un simulacro". Y el Oficial de Vigilancia y el Oficial de Vigilancia Junior se miraron y le dijeron a algunos de sus asistentes que verificaran si se trataba o no de un simulacro mientras se desarrollaba el evento. Y el sistema de alerta temprana, creo que vino de una base de la Fuerza Aérea en Groenlandia o Nueva Escocia en este momento, dijo que tuvimos contacto con un objeto volador no identificado que había entrado en nuestro espacio aéreo. Y dijeron que esto no era un simulacro y por esto lo trataron con la máxima prontitud y todos empezaron a correr como locos una vez que se dieron cuenta de que no era un simulacro. Tomó un aire completamente diferente.

Momentos después el Oficial de Guardia llamó al Almirante Trane al Centro de Comando porque estaba un poco fuera de su área de autorización por falta de una mejor manera de decirlo. Requirió la supervisión del almirante Trane. Y en cuestión de minutos, el almirante Trane fue llevado al Centro de comando a su cabina de observación que tenía justo debajo del entrepiso allí y lo primero que el almirante Trane quería saber era cuantos contactos teníamos, donde estaban, en que dirección iban y estaban respondiendo los soviéticos. Porque sabíamos que no eran los soviéticos los que habían entrado en nuestro espacio aéreo. Esto se comprobó desde el principio, desde el principio.

En este momento cuando el almirante Trane se enteró de que no eran los soviéticos y que quería saber si los soviéticos también estaban respondiendo a esta amenaza, este fue el momento en que autorizó poner 2 aviones para ir a ver que pasaba. Y fue entonces cuando comenzó la persecución arriba y abajo de la costa este. Lanzamos aviones desde el norte de Groenlandia hasta la NAS (Estación Aérea Naval) de Oceanía. Este objeto lo teníamos en el radar, este evento duró casi una hora. Podías escuchar las transmisiones de voz en vivo de los pilotos que se canalizaban al Centro de Comando. Y tenían confirmación visual del objeto e hicieron descripciones del objeto. Los pilotos pudieron acercarse un par de veces y pudieron ver que el objeto no era un avión con el que

estábamos familiarizados, no era nada que tuviéramos y nada que tuvieran los soviéticos. Esto se determinó muy rápidamente. Este vehículo o lo que sea que perseguían mostró un vuelo muy errático hacia arriba y hacia abajo de la costa, rápido vuelo.

En realidad, estaría frente a la costa de Maine, por ejemplo, y dejaría el espacio aéreo en esta área tan rápido que tendríamos que tener aviones que salieran de la base de la Fuerza Aérea de Dover solo para recogerlo en lo que parecían momentos. Bueno, sé con certeza que un F-14 probablemente tardaría 30 minutos en recorrer esta distancia, pero este objeto, fuera lo que fuera, estaba apareciendo. Un minuto estaba aquí y al minuto siguiente, bam, había bajado varios cientos de millas por la costa, solo jugando a la mancha.

Llegó hasta un punto frente a la costa de Florida alrededor de Mayport, la estación Naval Air que tenemos allí en Cecil Field. Y esto fue antes de que girara y tomara lo que habría sido una dirección este desde nuestro punto de vista hacia las Azores antes de que realmente lo perdiéramos de vista.

Durante todo esto, estábamos usando satélites llamados satélites KH-11 que usamos para recopilar información. Y este satélite tenía una capacidad muy alta de tomar muy buenas fotografías de cosas literalmente a unos pocos pies del suelo desde un punto de vista en el espacio exterior. Y estaban tratando de hacer que el satélite KH-11 rastreara esta cosa para obtener algunas fotografías de ella. Las fotografías que obtuvimos en el Centro de Comando más tarde provenían de los primeros encuentros que los aviones tuvieron con él frente a la costa norte de América del Norte. Se acercaron lo suficiente como para tomar algunas fotografías que luego se llevaron al Centro de Comando.

Bueno, por la fotografía recuerdo que la forma era más como un cilindro; era bastante plano y largo. Tenía finales abruptos. Los extremos no se estrechaban como la mayoría de los aviones. Simplemente llegaba a un final abrupto y parecía estar reflejando la luz del Sol y se podía decir claramente que era metálico. Y los pilotos estaban dando información como que no dejaba un rastro de vapor, ni luces perceptibles ni marcas en él, ni ventanas ni puertas en la cabina, nada de esto. Simplemente parecía ser una cosa sólida fuera lo que fuera.

Lo que realmente molestaba al almirante Trane, lo que realmente lo volvía loco, era que esta cosa tenía el control total de la situación y podía estar en cualquier lugar que quisiera en cuestión de segundos. En un momento se acercaba a la costa de Maine y al minuto siguiente estaba en Norfolk en dirección sur hacia Florida. Y es todo lo que podemos hacer para obtener el radar de alerta temprana arriba y abajo de la costa para observar esta cosa, ya que acaba de pasar el día con nosotros.

El almirante Trane y su personal estaban bastante preocupados por esto, por decir lo menos. Estaban bastante preocupados, especialmente una vez que descubrieron que no eran los rusos ni nosotros y que él no sabía de nadie más que tuviera la tecnología para construir una nave que pudiera moverse con tanta facilidad y rapidez. Recuerdo claramente mirar por encima de la barandilla del entrepiso y ver como se desataba un completo caos debido a su incapacidad para vigilar esta cosa, fuera lo que fuera.

El OVNI se movía tan erráticamente y tan rápido arriba y abajo de la costa. Ellos estaban tratando de notificar a tantos comandos como pudieran arriba y abajo de la costa para rastrear esta cosa o conseguir un avión. El almirante Trane estaba luchando y autorizando a los aviones a izquierda y derecha arriba y abajo de toda la costa este para tratar de aislar esto y obtener algunos aviones del norte y del sur para rastrearlo literalmente y obligarlo a derribarlo. Estaba claro que querían recuperarlo, derribarlo por todos los medios posibles.

La orden fue dada por el almirante Trane para tratar de hacer que este objeto caiga del cielo si es posible, por cualquier medio posible. Después de que descubrieron y supieron con certeza que no eran los rusos, no les importó quiénes eran, siempre y cuando no fueran los rusos. No les importaba quién era o de donde era. Lo querían y lo querían mal.

La información que llegaba del Centro de Comando nos estaba siendo transmitida desde diferentes sitios de radar que tenemos arriba y abajo de la costa este que vigilan nuestro espacio aéreo.

Describiría a los oficiales como asustados. Sí, tenían miedo de decirlo en pocas palabras. El almirante Trane solía ser un hombre muy tranquilo de conducta muy apacible, un tipo muy agradable. Y nunca lo viste realmente perder el control o levantar la voz o emocionarse por nada. Pero esto realmente lo enojó por decir lo menos. Diría que esta fue la impresión que tuve de la mayoría de los oficiales allí: estaban tan a oscuras y asustados como todos los demás.

En realidad no lo rastrearían por la costa. Simplemente aparecería a cientos de millas del último avistamiento. Y los pilotos decían que en un momento estaba ahí y al siguiente no. Y creo que esta fue una de las cosas que realmente puso los pelos de punta al almirante Trane porque no tenía ningún control sobre esto o la situación.

Esta cosa simplemente tenía una mente propia y estaba causando tanto alboroto a lo largo de la costa este. El almirante Trane fue el responsable final en este momento y estoy seguro de que lo estaba estresando bastante. Se notaba por su tono de voz. Al escucharlo, se notaba que estaba muy, muy, muy preocupado.

Pero en el radar le seguíamos la pista durante un minuto y luego lo perdíamos absolutamente y luego lo recogíamos. Simplemente aparecería como un vehículo no autorizado en el espacio aéreo militar.

Y créanme, los militares saben donde está cada vuelo comercial en todo momento. Sabíamos donde estaba cada avión que teníamos en todo momento. Sabíamos en todo momento donde estaba cada vuelo comercial que pasaba por nuestro espacio aéreo. Simplemente no estaba pasando nada que no supiéramos. Todos los aviones que fueron codificados fueron sacados de las instalaciones de la costa: la Armada tiene instalaciones en la costa, por ejemplo, la Estación Aeronaval de Oceanía.

Cuando se configura una Condición Zebra, ya sea que se trate de un simulacro o no, las personas que no tienen una Credencial de acceso Zebra no están autorizadas a estar allí. Es un área con rayas de cebra en su placa de autorización. Tienen que abandonar las instalaciones de Comando y tenemos Marines estacionados dentro y fuera del edificio que tenían órdenes de disparar contra cualquier personal no autorizado que permaneciera en el Centro de Comando durante uno de estos episodios. Esto era por el interés de la seguridad nacional.

Por ejemplo una vez se llamó a Condition Zebra y el marine entró y quiso saber que estaba pasando. ¿Es esto un simulacro o algo así? Tienen órdenes de empezar a disparar a la gente. Y lo sé porque en realidad capté la atención de Junior OOD y dije: "Oigan, tienen que decirle algo a este tipo. Él es listo para comenzar a dispararle a la gente". Todavía no le dijeron que se retirara, lo cual hizo. Y recuerdo que quería largarme de allí porque entró y dijo: "Tienes un minuto o dos. Si no descubro algo", estaba listo para entrar allí y comenzar a dispararle a la gente, destruyendo evidencia.

Cuando terminó este evento, como me refiero a él, el objeto que habíamos estado persiguiendo arriba y abajo del litoral se dirigió hacia el Atlántico, hacia las Azores. Recuerdo que dijeron que se había detenido en un ángulo de 66 grados cuando se acercó a las Azores de esta manera y simplemente se detuvo en un ángulo de 66 grados sin disminuir la velocidad ni nada y dejó la

atmósfera y se fue al espacio. Simplemente despegó al espacio y desapareció así (chasquea los dedos). Me refiero a que simplemente se fue. Usted está hablando de algo que cubrió miles de millas en un abrir y cerrar de ojos y simplemente desapareció y dejó a todos sentados rascándose la cabeza. "Caramba, me pregunto que fue eso".

Fue cómico en cierto modo ver como el vasto poderío militar de los Estados Unidos era puesto de rodillas por algo que no tenían idea de que era, de donde venía, adonde iba ni nada. Lo único que sabían con certeza era que no eran los soviéticos y estaban muy decididos a averiguarlo.

Año 1982

4 de Octubre de 1982

El incidente OVNI de Byelokoroviche ocurrió el 4 de Octubre de 1982 sobre la base ICBM de Byelokoroviche en Ucrania. Un OVNI en forma de platillo, según el testigo Vladimir Matveyev, que era operador de radio en la base del tamaño de un edificio de 5 pisos, se cernió sobre la base e interrumpió todas las señales de comunicación por radio e incluso quemó el equipo de radio. En la sala de control de repente se encendieron todas las lámparas indicando que los misiles estaban preparados para ser lanzados a sus objetivos programados. Si esto hubiera sucedido, habría comenzado la Tercera Guerra Mundial. Normalmente esta acción es imposible sin una orden del Kremlin. Una llamada inmediata mostró que no se había dado esta orden. 15 segundos después, los controles se restablecen a la posición normal.

= = = = = = = = =

21 Octubre 1982

Del Informe COMETA

El caso Amaranth se refiere al avistamiento durante el día por parte de un testigo, investigador de biología celular, de un objeto que se cernía sobre su jardín durante 20 minutos. El testimonio registrado por la gendarmería a menos de 5 horas del avistamiento se resume así:

El testigo se encontraba en su jardín frente a su casa alrededor de las 12:35 horas después del trabajo el 21 de Octubre de 1982; vio una nave voladora que primero tomó por un avión, venir del sureste. Vio una nave brillante. Indicó que no había nubes, que el sol no le daba en los ojos y que la visibilidad era excelente.

La velocidad de descenso de la nave no era muy grande y pensó que iba a pasar por encima de su casa. Una vez que se dio cuenta de que la trayectoria de la nave la llevaba hacia él, retrocedió de 3 a 4 metros. Esta nave, de forma ovalada, se detuvo aproximadamente a un metro del suelo y permaneció flotando a esta altura durante unos 20 minutos.

El testigo declaró que, dado que había consultado su reloj, estaba absolutamente seguro del tiempo que la nave estuvo en el aire. Describió la nave de la siguiente manera: de forma ovoide, de aproximadamente 1 m de diámetro, 80 cm de espesor, la mitad inferior de apariencia metálica como berilio pulido y la mitad superior del color azul verdoso de las profundidades internas de una laguna. La nave no emitió ningún ruido, ni pareció emitir calor, frío, radiación, magnetismo o electromagnetismo.

Después de 20 minutos, la nave se elevó repentinamente, una trayectoria que mantuvo hasta que se perdió de vista. La salida de la nave fue muy rápida como si estuviera bajo el efecto de una fuerte succión. Finalmente el testigo indicó que no había huellas ni marcas en el suelo y que la hierba no estaba chamuscada ni aplastada, pero sí observó que cuando la nave partió, la hierba se puso derecha y luego volvió a su posición normal.

El interés de este avistamiento, además de su extrañeza, radica en las huellas visibles dejadas en la vegetación y concretamente en un arbusto de amaranto, cuyas puntas de hojas, se habían secado por completo, hacía pensar que habían sido sometidos a intensos campos eléctricos. Sin embargo a

pesar de los breves retrasos antes de la intervención, las condiciones de muestreo y el posterior almacenamiento de la muestra no permitieron verificar definitivamente esta hipótesis.

Basado en un estudio anterior sobre el comportamiento de las plantas sujetas a campos eléctricos, surgió que:

- el campo eléctrico, que fue lo que probablemente hizo que se levantaran las briznas de hierba, debía haber superado los 30 kV/m,
- los efectos que se observaron en el amaranto probablemente se debieron a un campo eléctrico que debió superar con creces los 200 kV/m a nivel de la planta.

= = = = = = = = = =

Diciembre de 1982

Del libro UFOs de Leslie Kean

Eventos de Hudson Valley

Empezando en Diciembre de 1982, la ola estadounidense también duró muchos años, con su punto máximo en un período de 2 años y también implicó visitas repetidas de grandes objetos silenciosos, a veces más de uno a la vez, flotando a bajas altitudes con extremadamente brillante focos. Grupos de personas observaron, a menudo de cerca o de pie directamente debajo, y algunos informaron haber visto una estructura sólida y oscura detrás de las luces. Muchos mientras conducían por Taconic Parkway o deambulaban solos por carreteras sinuosas, se detuvieron para ver mejor los ovnis, mientras que otros vieron los objetos mientras paseaban a sus perros o trotaban a lo largo de embalses y lagos. Los testigos dijeron que estas estructuras parecían ser tan grandes como campos de fútbol y que eran capaces de dispararse a velocidades increíbles desde posiciones estacionarias. Como es típico de los ovnis, estaban en silencio o emitían un zumbido bajo.
. . . .

Durante la ola de Hudson Valley, David Athens, jefe del Departamento de Bomberos de New Fairfield en Connecticut, estaba parado afuera hablando con un oficial de policía en Julio de 1984 cuando ambos vieron una fila de luces en un patrón circular. "Diría que fue algo hecho por el hombre, excepto que 2 de las luces rojas cayeron del grupo y se fueron en una dirección diferente detrás de las montañas. Una regresó y la otra no", informó Athens.
. . . . . .
Jim Cooke, un ingeniero biomédico, se sorprendió al ver un triángulo objeto flotando a no más de 15 pies sobre el agua del embalse de Croton Falls una noche de Octubre de 1983 mientras conducía a casa. Salió de su coche y observó desde la orilla del agua. "Algo salió de la parte inferior del objeto, un rayo de luz rojo o algo sólido que brillaba en rojo, realmente no sé qué. Pero parecía estar sondeando el agua", dijo. Según Cooke, el objeto se movió lentamente sobre el embalse y en cada parada, la "sonda roja" interactuó con el agua y luego se retrajo. Al igual que la nave belga que mostraba esencialmente lo mismo, esta era triangular. La descripción de Heinrich Nicolls era notablemente similar a la de Cooke. También fue testigo del fenómeno sobre un cuerpo de agua, que él también interpretó como una especie de sonda. Es posible que nunca sepamos el propósito de esta extraña rama roja del OVNI, pero esto sugiere que objetos muy similares pueden haber visitado ambos lugares en la década de 1980.

Año 1986

Testimonio del Sr. Callahan en el libro Disclosure de Steve Greer

Durante 6 años, el Sr. Callahan fue Jefe de División de la Rama de Investigaciones y Accidentes de la FAA en Washington DC. En su testimonio habla de un vuelo 747 de Japanese Airlines de 1986 que fue seguido por un OVNI durante 31 minutos sobre los cielos de Alaska. El OVNI también siguió a un vuelo de United Airlines hasta que aterrizó. Hubo confirmación visual, así como confirmación por radar desde el aire y desde tierra. Este evento fue lo suficientemente importante como para que el entonces administrador de la FAA, el almirante Engen, realizara una sesión informativa al día siguiente a la que asistieron el FBI, la CIA, el Equipo de estudio científico del presidente Reagan, entre otros. Se compilaron y presentaron evidencias de radar en cintas de video, comunicaciones de voz de tránsito aéreo e informes en papel. Al concluir esta reunión, los miembros de la CIA asistentes instruyeron a todos los presentes que 'la reunión nunca tuvo lugar' y que 'este incidente nunca fue registrado'. Sin darse cuenta de que había evidencia adicional, confiscaron solo la evidencia presentada, pero el Sr. Callahan pudo asegurar la cinta de video y la evidencia de audio del evento.

= = = = = = = =

19 de Mayo de 1986

Del libro UFOs de Leslie Kean

En la noche del 19 de Mayo de 1986, una serie de ovnis fueron avistados sobre el sureste de Brasil y todo el sistema de defensa se puso en alerta. La Fuerza Aérea reunió a sus pilotos más experimentados en aviones F-5 y F-103 para interceptar estos objetos. El coronel Ozires Silva, presidente de una empresa petrolera brasileña, y su piloto, el comandante Alcir Pereira de Silva, volaban un jet ejecutivo Xingu cerca de Pocos de Caldas rumbo a Sao Jose dos Campos, cuando los radares en diferentes lugares mostraron 21 ovnis en el cielo desde Sao Paulo a Río de Janeiro. Silva y su piloto vieron a uno de ellos y lo persiguieron durante 30 minutos: una luz roja anaranjada brillante que se movía rápidamente y parecía saltar de un punto a otro. No pudieron alcanzarlo y finalmente tuvieron que abandonar su búsqueda.

Esta fue una situación en la que numerosos testigos expertos vieron algo y el radar detectó lo mismo. El equipo de radar puede verse afectado por muchos factores diferentes y puede presentar un eco falso, pero un objetivo falso aparece muy brevemente y es fácil de reconocer porque desaparece rápidamente. Es una historia diferente cuando tenemos una trayectoria regular a seguir. Además cuando tenemos más de un radar detectando el mismo objetivo, sabemos que es grave. Este equipo opera en diferentes frecuencias, por lo que tenemos la correlación de lecturas independientes de diferentes fuentes. Estos datos no tienen nada que ver con los ojos humanos. Cuando junto con el radar, los ojos de un piloto ven lo mismo y luego los de otro piloto y así sucesivamente el incidente tiene verdadera credibilidad y se asienta sobre una base sólida.

Pocos días después de estos avistamientos, el ministro de Aeronáutica de Brasil, brigadier Octavio Moreira Lima, convocó una conferencia de prensa para explicar lo sucedido. Reveló que 6 aviones habían sido codificados desde Santa Cruz AFB y Anapolis AFB y algunos de los pilotos habían hecho contacto visual, mientras que todos los objetos estaban registrados en el radar. El ministro prometió un informe oficial dentro de los próximos 30 días, pero por alguna razón cambió de opinión acerca de publicarlo. Esto probablemente fue por alguna razón política o tal vez por miedo

al pánico porque en este momento se pensaba que la población podría entrar en pánico si lo supieran. Pero mientras tanto, a los pilotos y controladores no se les prohibió hablar al respecto.

Año 1988

29 Setiembre de 1988

Del Informe COMETA

Un mecánico de automóviles que conducía por la autopista París-Lille vio una enorme bola roja cruzar la carretera a unas decenas de metros de él y rodar por debajo de la carretera. Proyectando reflejos de luz y envuelto en un denso humo, finalmente se detuvo en un campo. Preocupado por esta inquietante observación, el mecánico de automóviles al parecer lo informó a los gendarmes de la carretera. Por orden de los jefes, la gendarmería acordonó la autopista y una zona de varios kilómetros alrededor del objeto.

El testigo principal y su familia fueron llevados al hospital donde fueron sometidos a una serie de exámenes. Oficiales de seguridad civiles y militares acudieron al lugar del incidente equipados principalmente con contadores Geiger. En este momento, de hecho, estaban esperando que cayera el satélite soviético Cosmos 1900, que estaba equipado con un generador de energía nuclear y se habían dado instrucciones precisas. Al ser consultados, el CNES les informó muy rápidamente que el Cosmos 1900 sobrevolaba el Océano Índico en este mismo momento.

Año 1989

Del libro UFOs de Leslie Kean relatado por el Major General Wilfried De Brouwer

El 29 de Noviembre de 1989, cuando era Jefe de Operaciones del Estado Mayor Aéreo Belga, se reportaron un total de 143 avistamientos en un área pequeña alrededor de Eupen, Bélgica, 30 kilómetros (19 millas) al este de la ciudad de Lieja y 11 kilómetros (7 millas) al oeste de la frontera alemana. Algunos avistamientos informados fueron presenciados por más de una persona, lo que significa que al menos 250 personas describieron una actividad UAP extraordinaria y la mayoría de los informes ocurrieron después del atardecer.

El tiempo estaba despejado con cielos abiertos y buena visibilidad. Dos policías federales, Heinrich Nicoll y Hubert Von Montigny, hicieron el informe más importante. A las 17:15 horas, mientras patrullaban la carretera entre Eupen y la frontera alemana, vieron un campo cercano iluminado con tanta intensidad que podían leer el periódico en su coche. Flotando sobre el campo había una nave triangular con 3 focos brillando hacia abajo y una luz roja intermitente en el centro. Sin hacer ruido, avanzó lentamente hacia la frontera alemana durante unos 2 minutos y luego de repente se volvió hacia la ciudad de Eupen. Los policías lo siguieron. Otros testigos independientes informaron que vieron el extraño objeto a lo largo del mismo camino. Permaneció sobre la ciudad de Eupen durante aproximadamente 30 minutos y fue visto por numerosos testigos adicionales.

Luego el objeto se dirigió al lago Gileppe donde permaneció inmóvil, flotando durante aproximadamente una hora, mientras Nicoll y Von Montigny estaban sentados en su automóvil en una colina cercana y presenciaban un espectáculo extraordinario. La nave emitió repetidamente 2 haces de luz roja con una bola roja en la punta de lanza de ambos haces en el plano horizontal. Posteriormente los rayos desaparecieron y las bolas rojas regresaron al vehículo. Unos minutos más tarde, comenzó otro ciclo, cada ciclo duró varios minutos. Hubert Von Montigny dijo que era como un buzo disparando una flecha desde un arma submarina que se ralentiza al final de su trayectoria y luego es recuperada por el buzo.

Pero habia mas por venir. De repente a las 6:45 p. m., los policías vieron una segunda embarcación, que apareció detrás del bosque y realizó una maniobra de inclinación hacia adelante, dejando al descubierto la parte superior del fuselaje. Describieron una cúpula en la estructura superior con ventanas rectangulares, iluminadas por dentro. Luego partió hacia el norte. Unos 40 minutos después, a las 7:23 p.m., la primera nave dejó de emitir las bolas de luz roja y partió hacia el suroeste. Los 2 policías, que estaban en contacto por radio con su despacho, supieron que se había reportado otro UAP en el norte de Eupen y se dirigieron a un punto de observación al sur de la carretera E 40. Desde esta posición vieron el UAP moviéndode hacia al pueblo de Henri Chapelle, donde 2 de sus colegas policías, Dieter Plummans y Peter Nicoll (sin relación con Heinrich Nicoll), vieron la nave acercándose desde Eupen.

Plummans y Peter Nicoll detuvieron su automóvil cerca de un monasterio cuando observaron la nave con 3 focos muy potentes y una luz central roja intermitente a una distancia de 100 metros (300 pies) y una altura estimada de 80 metros (250 pies). La nave estaba inmóvil y silenciosa, pero de repente emitió un silbido y redujo la intensidad de las luces. Simultáneamente una bola de luz roja salió del centro y se dirigió directamente hacia abajo, no muy lejos de su posición. Los policías estaban aterrorizados. La bola de luz pasó de su trayectoria vertical a una trayectoria horizontal y desapareció de la vista detrás de unos árboles. La nave pasó justo por encima del vehículo policial y se dirigió hacia el noreste. Lo siguieron durante aproximadamente 5 millas hasta que lo perdieron de vista. Sin embargo sus colegas Heinrich Nicoll y Hubert Von Montigny, los dos policías que

observaron los objetos por primera vez unas horas antes, pudieron seguir su movimientos desde su posición al sur de la carretera.
- - - - - - -
El 1 de Diciembre, el meteorólogo del aire Francesco Valenzano y su pequeña hija, mientras caminaban por la Plaza Nicolai en Ans cerca de Lieja, vieron una gran nave de movimiento lento que se acercaba a baja altura. La nave hizo un recorrido por la plaza sin hacer ruido y cuando pasó directamente sobre sus cabezas, Valenzano notó una forma de delta con 3 luces en posición triangular y una luz roja giratoria en el medio que estaba colocada más abajo que el vientre de la nave.
- - - - - - - -
El 11 de Diciembre, un niño de 12 años junto con sus padres, abuelos y hermana, fueron testigos de una nave de aspecto similar en las inmediaciones de su casa durante aproximadamente 15 minutos. Al principio estaba inmóvil y luego comenzó a moverse hacia su casa para pasar verticalmente por encima. El dibujo del niño muestra una vista frontal (abajo a la derecha), una vista cuando estaba casi arriba (abajo a la izquierda) y una vista cuando estaba completamente arriba (arriba). Las diferentes formas podrían explicar porque algunos testigos informaron de una nave que no era triangular. De hecho el dibujo muestra que la percepción de la forma puede variar según el ángulo de observación y la altitud.

Unos 15 minutos después, se observó una nave similar. aproximadamente a 97 kilómetros (60 millas) más al oeste y siguieron varios informes posteriores. A las 6:45 p. m., el coronel Andre Amond, ingeniero civil del ejército belga, conducía con su esposa cuando ambos vieron 3 grandes paneles de luces y una luz roja intermitente a su derecha. Conducía más rápido que la nave, pero cuando se detuvieron y bajaron de su automóvil para observar el fenómeno, los paneles de luz los alcanzaron y giraron hacia ellos. De repente vieron un foco gigante, de aproximadamente el doble del tamaño de la luna llena, que se acercó a ellos a una distancia estimada de 100 metros. La esposa del coronel se asustó y pidió que se fueran. Cuando abrió la puerta del automóvil, la nave hizo un giro muy cerrado a la izquierda a una velocidad de aproximadamente 10 mph y aparecieron otras 3 luces en la parte inferior de la nave en forma triangular con una luz pulsante central.

No se oía ningún sonido y aunque era luna llena, los testigos no vieron la estructura de la nave. Después de completar su giro, de repente aceleró muy rápidamente, solo para desaparecer en la oscuridad de la noche. El coronel Amond envió un informe detallado al ministro de defensa belga. Aseguró que esta nave no era un holograma, un helicóptero, un avión militar, un globo, un ultraligero motorizado o cualquier otro vehículo aéreo conocido.

Durante una revisión reciente de la investigación, se supo que otro testigo había visto el objeto con 3 luces brillantes y una luz roja pulsante aproximadamente 5 minutos antes que Amond y su esposa. El momento exacto se pudo reconstruir porque ella estaba caminando a casa desde el tren que llegó a la estación de tren de Ernage 20 minutos antes de que los Amond vieran la nave.

= = = = = = =

28-29 Julio 1989

Del Informe COMETA

Encabezando los informes OVNI desclasificados por la KGB en 1991 se encuentra un expediente relacionado con una base de misiles del ejército cerca de Kapustin Yar en la región de Astrakhan, que fue relatada en el libro de Marie Galbraith (cf. Capítulo 9.1).

El público de habla inglesa se enteró a través de la revista moscovita A URA-Z de Marzo de 1993.

El personal militar de 2 centros de la base preparó declaraciones escritas de sus avistamientos visuales que se realizaron en buenas condiciones de visibilidad. El expediente, que está incompleto, no menciona posibles detecciones de radar.

Comienza con un breve resumen del caso, cuyo autor fue un oficial anónimo de la KGB, seguido de un relato de 7 testimonios escritos:

Cinco testimonios del primer centro fueron proporcionados por el teniente Klimenko, dos cabos y dos soldados. En la noche del 28 al 29 de Julio, estos militares avistaron ovnis entre las 22.15 y las 23.55 horas a una distancia de 3 a 5 km. Se vieron hasta 3 objetos simultáneamente.

Un objeto hizo movimientos espasmódicos en silencio, con arranques y paradas muy bruscos y períodos de inmovilidad. Todos los testigos vieron un avión de combate intentar acercarse a un OVNI que escapó a la velocidad del rayo, dando la impresión de que el avión estaba flotando. Solo se escuchó el ruido del avión mientras que el OVNI debe haber alcanzado una velocidad supersónica.

Otros 2 testimonios de un centro cercano al primero se refieren al avistamiento de un ovni entre las 23.30 y las 01.30 horas a una distancia que va desde unos pocos kilómetros hasta 300 m. Este OVNI fue descrito por el segundo teniente Volochine como un disco de 4-5 m de diámetro, coronado por una cúpula hemisférica brillantemente iluminada. El segundo teniente adjuntó un boceto del platillo a su declaración.

El platillo a veces se movía bruscamente pero sin hacer ruido y a veces permanecía inmóvil a 20-60 m sobre el suelo. En compañía del soldado Tichaev, Volochine lo vio emitir una luz verde fosforescente flotando a 300 m de ellos y a unos 20 m por encima de un depósito de misiles; iluminó este depósito durante varios segundos con un haz de luz en movimiento.

En un informe que coincidía con el informe de su superior, el soldado Tichaev destacó la falta de ruido que hacía el objeto, incluso a corta distancia, lo que le impedía confundirlo con un helicóptero.

Los 2 testigos a los que se unió después de un tiempo el equipo de guardia, habían observado las maniobras del objeto sobre el centro y el área circundante durante 2 horas.

Año 1990

21 Marzo 1990

Del Informe COMETA

Este caso tuvo lugar de noche en la región de Pereslavl-Zalesski al este de Moscú. Se informó en un artículo del General de Aviación Igor Maltsev, comandante de las Fuerzas de Defensa Aérea, que apareció en el periódico Rabochaya Tribuna ("Tribuna de los Trabajadores") el 19 de Abril de 1990, titulado "OVNIs en los radares de defensa aérea" (cf. el libro por Marie Galbraith a la que se hace referencia en el Capítulo 9.1).

El artículo menciona el envío de aviones de combate en misión para interceptar los ovnis detectados.

El general Maltsev, quien resumió más de 100 avistamientos visuales recopilados por los comandantes de unidad, declaró:

"No soy un especialista en ovnis y por lo tanto solo puedo vincular los datos y expresar mi propia hipótesis. Según los datos recopilados por estos testigos, el ovni era un disco de 100 a 200 metros de diámetro. Dos luces parpadeaban sus lados... Además el objeto giró alrededor de su eje y realizó una maniobra en forma de S tanto en el plano vertical como en el horizontal. Luego el OVNI continuó flotando sobre el suelo, luego voló a una velocidad 2 o 3 veces mayor que la de los aviones de combate modernos...

Los objetos volaron a altitudes que oscilaban entre 100 y 7.000 m. El movimiento de los ovnis no estuvo acompañado de ningún tipo de ruido y se caracterizó por una asombrosa maniobrabilidad. Los ovnis parecían carecer por completo de inercia. En otras palabras, de una forma u otra habían vencido la gravedad. En la actualidad las máquinas terrestres apenas pueden exhibir estas características. "

= = = = = = = = = =

4 de Abril de 1990

Del libro UFOs de Leslie Kean

El 4 de Abril de 1990, a las 22:00 horas. En la localidad de Petit-Rechain, una señora paseaba a su perro por el patio cuando vio los focos de una embarcación sobrevolando su casa. Ella alertó a su pareja, quien salió corriendo con su cámara recién comprada. La cámara estaba cargada con diapositivas en color, pero solo quedaban dos tomas en la película. Apoyado contra la pared para evitar la inestabilidad, tomó dos fotografías, la primera con un tiempo de exposición manual de uno a dos segundos, mientras la nave se inclinaba hacia la izquierda. Posteriormente, comenzó a moverse y desapareció de la vista detrás de las casas cercanas. Después de procesar la película, el fotógrafo vio cuatro puntos claros en una diapositiva y nada en la segunda, que tiró.

= = = = = = = = =

26 de Julio de 1990

El 26 de Julio de 1990, a las 22:35, el Sr. y la Sra. Marcel H. también estaban en su automóvil

pasando por Grace-Hollogne y conduciendo hacia Seraing cuando miraron y vieron un objeto inmóvil en el cielo. Tenía la forma de un triángulo equilátero que estimaron en unos 12 metros de lado. El objeto estaba oscuro, pero un cinturón de luz blanca, como un gran tubo de neón, corría a lo largo de 2 lados. Los testigos pudieron ver 3 focos brillando hacia el suelo; parecían estar separados del objeto pero conectados entre sí por una especie de soporte. También eran visibles 2 luces intermitentes, una roja y otra verde, en la parte inferior de la nave. La base, el lado con 2 focos blancos, estaba mirando hacia ellos.

Sorprendido, el Sr. H. le dijo a su esposa: "Para divertirme, voy a encender mis luces". El Sr. H. encendió y encendió las luces de su auto 2 veces. En este mismo momento, las 2 luces blancas en la base del triángulo giraron, se inclinaron hacia los 2 pasajeros de abajo y se apagaron y en 3 veces. La iluminación era brillante, pero no cegadora. Luego, manteniendo las luces apuntando al automóvil en movimiento, el objeto avanzó hacia el vehículo y moviéndose con la base hacia adelante, se colocó a sí mismo a la derecha a una distancia de aproximadamente 100 metros y una altura entre 60 y 100 metros (es interesante que el Coronel Amond también informó una distancia de 100 metros después de que el objeto se acercó). Luego hizo un giro inclinado y aún moviéndose con su base hacia adelante, voló en la misma dirección que el automóvil, siguiéndolo mientras continuaba su curso cuesta abajo hacia Seraing. Aunque la colina era bastante empinada, el OVNI se movió con el terreno y mantuvo una altura constante sobre el terreno inclinado, volando a la misma velocidad que conducía el automóvil (60-70 km/h) En el momento que se acercaron al puente de Seraing, el Sr. y la Sra. H. estaban bastante asustados. Finalmente el objeto cruzó el río Meuse junto a ellos sin hacer ningún ruido y luego comenzó a ascender, partiendo rápidamente en dirección a Grace-Hollogne.

= = = = = = = = = =

2 de Setiembre de 1990

Megaplatanos es un pequeño pueblo ubicado en las afueras de Atenas. Está habitada en su mayoría por agricultores y pastores que trabajan en los campos y las montañas desde la mañana hasta el anochecer al igual que otras comunidades griegas. El 2 de septiembre de 1990, alrededor de las 9 p.m., algunas personas que estaban de pie al aire libre mirando al cielo, notaron algunas luces extrañas en el cielo. Era un grupo de 5 o 6 objetos voladores misteriosos que se acercaban desde el norte, uno de los cuales volaba de manera impredecible. Los testigos informaron haber observado luces extrañas emitidas en la nave en problemas, lo que provocó que perdiera altitud y se estrellara contra una montaña cercana. El accidente de Megaplatanos es reconocido como el evento Roswell de Grecia.

Las misteriosas luces se vieron originalmente flotando sobre el centro de Grecia. Según los informes, más de una docena de estos objetos flotaban en el cielo en este momento. Fueron observados volando hacia el norte, más allá de la ciudad de Tesalónica, cerca del Monte Pentélico. Las naves finalmente cambiaron de dirección y se dirigieron hacia el sur hacia el área del Peloponeso. Cambiaron de dirección y regresaron hacia el centro de Grecia desde allí. Uno de los ovnis pareció cambiar de color y comenzó a volar erráticamente en este momento. Cuando estos objetos se asentaron en Atalanti, el ovni en problemas cayó rápidamente y se estrelló en la sección sur de Tympristos, una pequeña colina ubicada a pocos kilómetros de Megaplatanos. En la cima de este cerro se encuentra una modesta iglesia conocida como la Iglesia del Profeta Elías. Se cree que el objeto se estrelló a pocos metros de la iglesia. Este hecho ocurrió la noche del domingo alrededor de las 21:30 horas.

Las personas que fueron testigos de estos objetos informaron que los otros OVNIs se dirigieron hacia el que se estrelló y rápidamente retrocedieron hacia el cielo. Algunos pensaron que era una especie de misión de recuperación bien organizada para el OVNI estrellado.

La familia Karadratu observó luces brillantes iluminando el cielo oscuro durante casi 15 minutos. Escucharon por casualidad 3 fuertes explosiones antes de notar que uno de los objetos voladores se había vuelto más brillante y más cerca de ellos. Lo vieron caer aproximadamente a un kilómetro de su casa, el objeto parecía estar dañado o en llamas. La familia ha informado que vieron un humo negro después de que ocurrió el accidente. También agregaron que otros ovnis cayeron cerca de la nave en tierra y comenzaron a circular. Las luces de los objetos eran tan fuertes que pudieron iluminar una sección de la montaña.

La familia explicó que solo estaban parados allí, mirando. Luego se acercaron para ver mejor. El esposo notó algún tipo de movimiento frente al objeto en llamas, como sombras que iban y venían, pero no sabían si eran humanoides o no. También dijeron que en el círculo deslumbrante que se formó alrededor del objeto grande, las sombras estaban haciendo algo. Habían estado allí desde aproximadamente las 10 a. m. del domingo hasta aproximadamente las 3 a. m. del lunes.

La Sra. Karadratu ha afirmado que solo se sintieron seguros al acercarse al lugar del accidente después de que salió el sol. Cuando comenzaron a investigar, descubrieron tierra carbonizada y algunos pinos quemados. A uno de los árboles también se le quemó la parte inferior del tronco. La piel del Sra. Karadratu se quemó a los pocos segundos de tocar el árbol. Ambos notaron 2 pequeños agujeros en el suelo donde parecía haber ocurrido el impacto. La Sra. Karadratus se encontró con un extraño objeto esférico pequeño con lo que parecía tener 2 antenas cerca o en los agujeros. El objeto también tenía un símbolo de un rayo.

La Sra. Karadratus vio criaturas desde la distancia, pero no pudo saber si eran humanos o no porque habían estado a un kilómetro de distancia y las luces deslumbrantes y el fuego hacían que fuera casi imposible detectar ciertos rasgos anatómicos. Sin embargo sabían que estas entidades o sombras comenzaron a moverse rápidamente alrededor de la nave estrellada.

El Departamento de Policía de Fthiotida había llegado rápidamente. Se han notado luces extrañas y un posible accidente cerca de la iglesia del Profeta Elías en toda la aldea. Solo pudieron ver rastros de un incendio forestal durante su evaluación inicial de la ubicación. Cuando los policías se encontraron con la Sra. Karadratus que había estado en el sitio desde ese mismo día, les entregaron el artículo circular que habían descubierto.

El Sr. Panetsos, el director del departamento de policía, no descubrió evidencia de una nave estrellada excepto la tierra quemada y el objeto que les proporcionó la Sra.Karadratus. Reclutó la asistencia del Sr. Zisimopoulos, el fiscal adjunto, quien exigió un estudio exhaustivo de la supuesta escena del accidente. Allí se encontraron varios metales adicionales, ninguno de los cuales tenía más de 12 cm. Los materiales fueron enviados a la Base de la Fuerza Aérea de Tanagra, que se encuentra a unos 90 kilómetros al sur del lugar del accidente.

Tanagra AFB determinó que los artefactos no eran algo que no se hubiera visto antes y probablemente eran partes de un avión de combate obsoleto. Sin embargo el Centro de Investigación y Tecnología de la Fuerza Aérea (KETA-ETHM) examinó la ubicación y llegó a una conclusión diferente. El 19 de octubre de 1990, el informe del incidente decía:

Han confirmado que el OVNI había quemado la hierba y las plantas en un radio de 200 metros. Entre los escombros se encontraron los siguientes elementos: Fragmentos de un enchufe hembra de cobre de 11 cm de diámetro con números arábigos en el centro. Un conjunto de cables multipin de

cobre se conecta al enchufe descrito anteriormente. El aislamiento de estos cables se construyó con seda, como tela y teflón. Una cubierta circular de goma quemada. Un anillo hecho de acero. Cada barra de acero tenía 10 cm de largo. En la parte inferior se ubicaron dos reguladores con la letra griega F en sus bases. Dadas las pistas alfabéticas y numéricas, los escombros descubiertos eran de origen terrestre. Era tecnología arcaica, quizás restos de un satélite anterior. Las medidas, la construcción y el cableado contribuyeron a esta realización. El origen del satélite probablemente fue de la Unión Soviética o Europa, ya que el sistema métrico en centímetros y metros solo se usa en estas partes del mundo. La letra F es probablemente de la Unión Soviética porque usaron y todavía usan esta letra griega en su alfabeto cirílico y poseen la tecnología para tal dispositivo.

Muchos ufólogos griegos descartaron las teorías de un satélite caído o fragmentos de metal de un avión de combate anticuado. Uno de ellos fue Sócrates Ekaterinidis. Escribió para varios periódicos y habló sobre la tragedia en la radio griega. Dijo que los ETHM de alegaciones de KETA de un satélite caído carecían de fundamento porque no se habían descubierto restos o incluso un cráter de impacto modesto. Además afirmó que la Base de la Fuerza Aérea había pasado por alto el hecho de que uno de los artículos tenía un símbolo de rayo inusual. Porque se habían perdido este descubrimiento alimentó sus suposiciones de un encubrimiento militar o un trabajo de investigación deficiente. El Sr. Ekaterinidis sostiene que la policía no detectó ninguna inscripción en los objetos de metal, incluida la letra griega F.

Para aumentar la confusión, el director del Instituto Astronómico del Observatorio Nacional de Atenas emitió un comunicado en el que sugería que se trataba de un choque de meteoritos. El Sr. Makris nunca visitó el lugar ni consultó a ningún testigo presencial ni a los registros policiales. No obstante emitió el siguiente comunicado:

Había declarado que todo el asunto no tiene un origen extraterrestre. Durante este período (septiembre de 1990), la órbita de la Tierra se acerca a una bandada de meteoros conocidos como persas. Debido a su gran velocidad, estos meteoritos producen una fricción importante y se queman cuando se acercan a la atmósfera terrestre a una altura de unos 100 kilómetros. Como resultado, todo el planeta fue testigo de destellos. Cuando se trata de meteoros, pueden ser satélites hechos por el hombre. A medida que se destruyen más fragmentos de satélite, se queman en la atmósfera. El fenómeno podría ser causado potencialmente por refracciones aberrantes o reflejos de luces terrestres en la atmósfera. Incluso las luces de una flota de automóviles pueden producir una escena tan hermosa. También agregó que cualquier otra teoría no es más que una tontería y el resultado de la imaginación o la histeria colectiva.

Cuando muchos investigadores de ovnis interrogaron a la policía de Atalanti, dijeron que ningún cuerpo de investigación tomó los testimonios de decenas de personas que observaron las luces inusuales del ovni y el accidente cerca del pueblo de Megaplatanos. Según lo que se sabe, solo se han mostrado al público en general algunas fotografías obtenidas por las autoridades y la familia Karadratu.

= = = = = = =

Finales 1990

Según el The Limited Times del 12 de Noviembre de 2022

El sorprendente incidente que supuestamente ocurrió a fines de la década de 1990 se reveló después de que uno de los tripulantes del submarino nuclear decidiera compartir sobre la perturbadora experiencia que tuvo.

"Algo pasó rápido por el submarino nuclear" (Chris Lehto)

Un submarino nuclear recibió una alerta en sus sistemas sobre un objeto no identificado que se movía bajo el agua a una velocidad que aparentemente supera la velocidad del sonido.

El reclamo provino de un científico que realizó un trabajo clasificado a bordo del submarino USS Hampton.

Bob McGuire le contó a Chris Lehto, piloto de combate convertido en investigador de ovnis, como el objeto voló junto a ellos a una velocidad increíble mientras el submarino "se hundía profundamente en el agua". Dijo que el encuentro a fines de la década de 1990 fue confirmado por un miembro de la tripulación que también se sorprendió por la velocidad del objeto no identificado. McGuire le dijo al canal de YouTube Lehto Files:

"Estábamos bajando y de repente escuché un sonido extraño.
Es realmente extraño porque, obviamente, lo que está sucediendo es que algo está pasando corriendo junto a nosotros y se está moviendo tan rápido que no podía creerlo.
Esta cosa pasó a través de nosotros como si estuviéramos parados".

Esto es todo lo que dijo sobre este incidente:

Agregó: "Una persona con conocimiento de sistemas integrados salió y dijo: 'El submarino se movía más rápido que la velocidad del sonido bajo el agua, pero era más rápido que la velocidad del sonido en el aire'".

McGuire dijo que el equipo "no quería reportarlo, no quería decírselo a nadie, no quería causar problemas", dijo.

Año 1991

28 de Agosto de 1991

Los radares terrestres detectaron una presencia extranjera el 28 de Agosto de 1991 a las 4:42 p. m. en la base militar en el Mar Caspio, más específicamente en la península de Mangishlak, actual Turkmenistán. A una altura de 6.600 metros y una velocidad de 960 km/h, el OVNI viajaba hacia el este. El personal de la estación militar hizo muchos intentos fallidos de identificar la nave. Los operadores probaron una estrategia diferente después de algunas consultas infructuosas de "amigo o enemigo"; se pusieron en contacto con el cercano aeropuerto de Kaputsin Yar para obtener más información. El oficial al mando de Kaputsin verificó que su radar también había detectado el objeto extraño y que no era un vuelo de prueba realizado por ellos. Se construyeron rápidamente dos aviones Mig-29 para una misión de exploración, y los otros dos jets despegaron de la base en la península después de eso, ya que no podían arriesgarse a una incursión evasiva. Cuando los aviones de combate alcanzaron al OVNI, estaba sobre el Mar de Aral. Primero mantuvieron una distancia segura de 800 metros entre ellos y el OVNI. Todo era fácilmente visible desde este punto de vista. Los pilotos inicialmente percibieron un objeto masivo que recordaba mucho a un zepelín pero mucho más grande. Se estimó que el OVNI tenía unos impresionantes 600 metros de largo y alrededor de 110 metros de diámetro utilizando información de radares terrestres y la intuición del piloto. El comandante de vuelo le pidió al objeto no identificado que se identificara una vez más, pero nunca obtuvo una respuesta. Los cazas Mig-29 intentaron emitir una segunda advertencia, esta vez exigiendo que el OVNI los siguiera y fuera escoltado al aeródromo más cercano, pero el OVNI continuó ignorándolos, pareciendo despreocupado por su presencia amenazante. Los MIG se acercaron a la nave en la siguiente fase. Los pilotos observaron dos ojos de buey hacia el frente del OVNI con símbolos verdes rodeándolos a medida que se acercaban. Estaba inscrito en una lengua que los pilotos rusos no entendían. Los pilotos se acercaron al OVNI desde ambos lados después de recibir la instrucción de disparar tiros de advertencia. Estaban a unos 500 metros de la nave y se prepararon para disparar, pero para su asombro, no ocurrió nada cuando apretaron el gatillo. Se vieron obligados a regresar a la base porque los sistemas eléctricos de los cuatro aviones estaban rotos y los armamentos parecían estar atascados. La cosa desapareció hacia el horizonte. El OVNI estaba siendo seguido por radares terrestres mientras se acercaba a una velocidad extraterrestre de más de 6.800 hm/h. Después de viajar en zigzag sobre el mar de Aral durante aproximadamente 30 minutos, desapareció del radar. Cuando el OVNI pasó sobre el lago Issyk-Kul, que está cerca del límite entre Kirguistán y Kazajstán, se perdió la señal de seguimiento.

Año 1992

De las declaraciones del Sr. Mark McCandlish en el libro Disclosure de Steve Greer

He conocido a otro hombre que sabe de estas cosas. Él dijo: "Trabajo en la instalación de bombarderos B-2 en la Planta 42 en Palmdale y Lancaster. En la esquina frente a la gran instalación de producción para el bombardero B-2, en la esquina suroeste del campo está Lockheed Skunkworks, es ese enorme complejo allá abajo". Dije, sí, sé exactamente donde está. Él dijo "En el verano de 1992, estaba afuera alrededor de las 10:30 de la noche, porque trabajo un turno tarde y estaba fumando un cigarrillo y noté que los agentes del alguacil estaban bloqueando todas las calles que rodean la Planta 42. Lo hacen cada vez que hay un avión clasificado que aterriza o sale de la Planta 42".

Él continuó: "Me di cuenta de que todas las calles estaban bloqueadas y sentado frente a este hangar había esta formación circular de vehículos, pero eran vehículos realmente extraños. Eran como un pequeño tractor con una torreta en él y la torreta, tenía un gran brazo mecánico con una canasta en el extremo. Es el tipo de cosa que los linieros eléctricos usan para trabajar en líneas eléctricas de alta tensión, pero las canastas estaban] todas en el aire y de cada una de las canastas en este gran círculo está colgada esta gran cortina negra que bajó y había una cuerda que los ataba a todos juntos."

Él dijo: "Miré hacia arriba por encima del vehículo circular y a unos 500 pies estaba este gran platillo volador negro en forma de lente, justo encima de los vehículos. De en medio de este grupo de vehículos vino un hombre con una gran linterna de mano azul verdosa. Él alumbró hacia el vehículo y la destelló tres veces. Había 3 luces azul verdosas debajo del vehículo y destellaron hacia él 3 veces".

"Entonces esta cosa bajó hacia el grupo de vehículos. Todos los brazos se extendieron sobre el centro y cubrieron esta nave con la cortina, luego todos se deslizaron hacia el hangar. Las puertas se cerraron, las luces se encendieron y los alguaciles se fueron". Dijo que fumó muchos cigarrillos durante la semana siguiente, esperando ver algo más y una semana después su paciencia fue recompensada cuando todo el proceso se revirtió. Dijo que las luces se apagaron, las puertas se abrieron y este grupo de vehículos salió. Todos los brazos se levantaron y después de un tiempo, esta cosa se elevó silenciosamente hasta unos 500 pies por encima de los vehículos. El tipo salió con la linterna, brilló 3 veces y le brilló sus luces 3 veces.

Luego dijo que esta cosa despegó, cubriendo toda la longitud de la pista, que está justo al lado de las instalaciones de B-2. Pasó junto a él y desapareció en la oscuridad en menos de 2 segundos y este vehículo lo hizo sin ningún ruido, sin ninguna onda de choque supersónica, sin estampido sónico, nada, como si hubiera sido disparado por un cañón. Dijo que cambió su vida. Cambió su perspectiva completa, porque entonces él sabía que tenían propulsión antigravedad sin masa. Él dijo que tenían tecnología que incluso podrían haber recuperado de algún tipo de nave espacial que vino de Dios sabe donde, algún otro sistema estelar, pero dijo que el hecho era que la tenían.

= = = = = = = =

De la entrevista a Massimo Poggi del libro Disclosures de Steve Greer

En otro momento volaba sobre Turín, Italia, en 1992. Era el capitán de un DC-9. Me llamó la atención una aeronave a lo lejos que mantenía su posición con respecto a las nubes como si estuviera estacionaria. Después de 20 años de experiencia de vuelo, esto parecía extraño.

Así que tomo de mi bolso un catalejo y lo miro. Vi algo como una esfera elíptica con una línea que se cruza. Esto no era un giro de avión. Fue muy constante. En este momento, el control de tráfico aéreo llamó a mi vuelo, así que tuve que hablar brevemente con mi copiloto, pero cuando volví a mirar, no había nada. Simplemente desapareció de su posición y no estaba en ninguna otra posición. Lo busqué por todos lados. En un vuelo normal, si fuera un avión el que estuviera volando no desaparecería.

Año 1993

30 y 31 de Marzo de 1993

Del libro UFOs de Leslie Kean y según el relato del incidente Cosford por Nick Pope

El 30 y 31 de Marzo de 1993, hubo una serie de avistamientos de ovnis en el Reino Unido que involucraron a más de 100 testigos, muchos de ellos policías y personal militar. El OVNI también voló directamente sobre 2 bases de la Fuerza Aérea. Lo que sigue es la extraordinaria historia de lo que se ha denominado el incidente Cosford.

El primer avistamiento tuvo lugar el 30 de Marzo alrededor de las 20:30 horas. en Somerset. Esto fue seguido por un avistamiento a las 9:00 p.m. en las colinas de Quantock. El testigo era un oficial de policía que, junto con un grupo de exploradores, había visto una nave que describió como "como dos Concordes volando uno al lado del otro y unidos". Los informes llegaron rápido y denso y cuando llegué al trabajo a la mañana siguiente recibí un flujo constante de ellos. Pronto quedó claro que tenía un gran evento OVNI en mis manos.

Uno de los informes más interesantes provino de un civil en Rugely, Staffordshire, quien informó de un OVNI que estimó en 200 metros de diámetro. Él y otros miembros de la familia me contaron como habían perseguido el objeto en su automóvil y se acercaron mucho a él, creyendo que había aterrizado en un campo cercano. Cuando llegaron unos segundos después, no había nada que ver. Muchas de las descripciones se relacionaban con una nave de forma triangular o con luces que se percibían en la parte inferior de dicha nave. De hecho en una aparente coincidencia, estos avistamientos ocurrieron 3 años después de la famosa ola de avistamientos en Bélgica que llevó a los cazas F-16 a interceptar un OVNI rastreado en el radar.

El OVNI del Reino Unido fue visto por una patrulla de la policía de la Fuerza Aérea con base en la estación de la RAF en Cosford, a 150 millas al noroeste de Londres. Su informe oficial de la policía (clasificado Police In Confidence) indicó que el OVNI pasó sobre la base "a gran velocidad... a una altitud de aproximadamente 1.000 pies". Describía 2 luces blancas con un tenue resplandor rojo en la parte trasera, sin que se escuchara el ruido del motor. El informe de la policía de la Fuerza Aérea también contenía detalles de una serie de avistamientos de ovnis civiles que habían recibido en el curso de sus investigaciones con otras bases militares, aeropuertos civiles y la policía local.

Más tarde esta noche, el oficial meteorológico en RAF Shawbury, la base que brinda capacitación avanzada para tripulaciones de helicópteros, controladores de tráfico aéreo y personal de operaciones de vuelo para los 3 servicios armados del Reino Unido, vio el OVNI. Me describió como se había movido lentamente por el campo hacia la base, a una velocidad de no más de 30 o 40 mph. Vio que la nave disparaba un estrecho haz de luz (como un láser) al suelo y vio que la luz se movía hacia adelante y hacia atrás por el campo más allá de la valla perimetral como si estuviera buscando algo. Escuchó un desagradable zumbido de baja frecuencia proveniente del objeto y dijo que podía sentirlo además de escucharlo, como si estuviera parado frente a un altavoz de bajo. Calculó que el tamaño de la nave estaba a mitad de camino entre un avión de transporte C-130 Hercules y un Boeing 747. Luego me dijo que el haz de luz se había retraído de forma antinatural y que la nave había acelerado repentinamente hacia el horizonte muchas veces más rápido que un avión militar. Aquí estaba un oficial experimentado de la Royal Air Force que veía regularmente aviones y helicópteros y me contó algo que dijo que era muy diferente a todo lo que había visto en su vida. La línea del partido del Ministerio de Defensa acerca de que los ovnis "no tienen importancia para la defensa" parecía decididamente inestable. ¿Qué se suponía que debía decirle, me pregunté: "No te preocupes, probablemente solo fue un globo meteorológico"?

Año 1994

28 de Enero de 1994

Del Informe COMETA

Jean-Charles Duboc (P), capitán del vuelo AF 3532 de Air France, era asistido por la copiloto Valerie Chauffour (CP) para realizar la conexión Niza-Londres el 28 de Enero de 1994. A las 13.14 horas, mientras navegaban a una altitud de 11.900 m en las proximidades de Coulommiers en Seine-et-Marne bajo excelentes condiciones meteorológicas, el mayordomo principal que estaba presente en la cabina en este momento, señaló un fenómeno que le parecía ser un globo meteorológico. Su avistamiento fue inmediatamente confirmado por el copiloto. P, quien a su vez lo vio, primero pensó que era un avión que se inclinaba en un ángulo de 45°. Sin embargo muy rápidamente los 3 acordaron que lo que estaban viendo no se parecía a nada que ellos supieran.

La excelente visibilidad y la presencia de altocúmulos permitieron a P estimar que el fenómeno se encontraba a una altura de 10.500 m y a una distancia aproximada de 50 km. Teniendo en cuenta su diámetro aparente, dedujeron que la nave era grande. Les llamaron la atención los cambios en la forma de la nave, que primero apareció en forma de campana marrón antes de transformarse en una forma de lente marrón castaño, luego desapareciendo casi instantáneamente en el lado izquierdo del avión como si de repente se hubiera vuelto invisible. P informó al Centro de Control de Navegación Aérea de Reims que no tenía información sobre ninguna presencia aérea móvil en las cercanías.

Sin embargo siguiendo el procedimiento existente, Reims informó al Centro de Operaciones de Defensa Aérea de Taverny (CODA) del avistamiento realizado por la tripulación y le pidió a P que siguiera el procedimiento "'Airmiss" al aterrizar.

De hecho CODA registró una pista de radar iniciada por el centro de control de Cinq-Mars-la-Pile al mismo tiempo que correspondía en ubicación y tiempo al fenómeno observado. Esta pista de radar, que se registró durante 50 segundos, sí cruzó la trayectoria del vuelo AF 3532 y no se correspondía con ningún plan de vuelo presentado. Cabe señalar que el fenómeno desapareció de la vista de la tripulación y de los visores de radar en el mismo instante.

Las investigaciones realizadas por CODA permitieron descartar tanto la hipótesis de un globo meteorológico como determinar la distancia precisa de cruce de las 2 trayectorias, elevando así la longitud aproximada de la nave a 250 m.

Cabe señalar que el Centro Regional de Navegación Aérea del Norte (CRNA), que atiende 3000 movimientos por día, ha investigado solo 3 casos en los últimos 7 años, uno de los cuales fue el del vuelo AF 3532.

= = = = = = = =

8 de Agosto de 1994

Del libro UFOs de Leslie Kean

El 8 de Agosto de 1994, un vuelo comercial en ruta desde Acapulco, Guerrero, a la Ciudad de México, México, casi choca con un UAP que salió disparado de una nube directamente hacia la aeronave. Afortunadamente la UAP maniobró para evitar la colisión.

= = = = = = = = =

16 de Septiembre de 1994

Se desconocen los orígenes de las afirmaciones de 62 niños de haber visto un OVNI aterrizando fuera de su escuela. Los niños dijeron que vieron una aeronave en forma de disco caer del cielo y aterrizar en los campos fuera de su escuela en Zimbabue hace tres décadas. La historia ha acaparado la curiosidad de los entusiastas de los ovnis debido a la gran cantidad de personas que afirman haber visto lo mismo.

La mayoría de los avistamientos de ovnis ocurren en Occidente, y este en África ayudó a llamar más la atención cuando ocurrió. Incluso ahora, 28 años después, varios de los niños insisten en que vieron un OVNI el 16 de Septiembre de 1994.

La película documental The Phenomenon ha brindado a los testigos la oportunidad de compartir su versión de los hechos. Muchas personas, sin embargo, niegan que los niños hayan visto una nave extraterrestre y creen que las acusaciones son solo un ejemplo del desarrollo de la paranoia masiva. En el documental, los niños ahora adultos testifican sobre lo que presenciaron. También expresan su lucha por ser escuchados y creídos mientras se les duda en el camino.

Randall Nickerson, el director de la película, le dijo a The Sun que se debe dar a los testigos presenciales la oportunidad de ser escuchados y que no se deben ignorar sus experiencias. Nickerson agregó que deben ser honestos sobre las experiencias de otras personas porque tal vez no entiendan lo que está pasando. Es vital en este momento, ya que estamos presenciando cada vez más a medida que nuestra tecnología avanza. Es algo sobre lo que tendremos que comunicar y analizar, y Ariel es una gran parte de ello.

Cuando ocurrió la tragedia, los alumnos de la Escuela Ariel rural se encontraban en su recreo matutino. A las 10 a. m., los miembros de la facultad estaban reunidos adentro y no estuvieron presentes para presenciar la tragedia. Los exalumnos dijeron que el aterrizaje duró alrededor de 15 minutos y que observaron que un objeto caía del cielo en un campo más allá del patio de la escuela. Algunos de los niños huyeron tan pronto como vieron aterrizar la nave espacial. Otros afirmaron haber visto humanoides extraterrestres salir de la nave, que los testigos presenciales informaron que tenía la forma de un disco plateado.

Después del supuesto avistamiento, se difundieron informes del incidente y el corresponsal de guerra de la BBC, Tim Leach, lo documentó. Cuando los jóvenes ofrecieron sus versiones de lo ocurrido ese día, tenían entre 6 y 12 años. El Dr. John Mack de la Universidad de Harvard, experto en psiquiatría, se enteró del incidente y quiso interrogar a los testigos. El Dr. Mack concluyó que los relatos de los niños eran creíbles después de conversar con ellos. Los niños afirmaron haber visto al menos un ovni y una figura extraterrestre, e incluso dibujaron lo que presenciaron.

Año 1995

6 Enero 1995

Del libro UFOs de Leslie Kean

En uno de estos casos, el 6 de Enero de 1995, un OVNI estuvo peligrosamente cerca de chocar contra un Boeing 737 con 60 pasajeros a bordo cuando se acercaba al aeropuerto de Manchester. La CAA elogió a los pilotos por informar sobre el OVNI, pero el informe oficial establece que tanto el grado de riesgo para la aeronave como la causa eran "no evaluables".

= = = = = = = = = =

31 Julio 1995

Del Informe COMETA

El vuelo AR674 de Aerolíneas Argentinas, un Boeing 727 en ruta desde Buenos Aires, se encontraba a 140 km de San Carlos de Bariloche, localidad turística de los Andes centrales donde se disponía a aterrizar. En este preciso instante, un corte de luz sumió a la localidad en la oscuridad y el piloto recibió la orden de permanecer unos minutos en alerta antes de realizar su aproximación final.

Cuando comenzó a acercarse, el piloto notó una estrella extraña. Al mismo tiempo el centro de control puso en alerta a un segundo avión que había llegado al sector. El vuelo AR674 continuó su aproximación, pero cuando había completado su giro y estaba en el eje de la pista, ¡un objeto parecido a un avión grande apareció en su lado derecho y voló paralelo a él! Este objeto tenía 3 luces, una de las cuales era roja en medio de las dos. Las luces del aeropuerto fallaron nuevamente y las luces de pista y rampa de aproximación también se apagaron. El avión en espera observó el mismo fenómeno desde su posición.

Como el piloto no podía aterrizar, arrancó y volvió a girar para reposicionarse en el eje de la pista. En este momento, el objeto que se había vuelto luminoso, se movió detrás del avión, se detuvo, ascendió verticalmente y se detuvo nuevamente. Retrocedió frente al avión antes de desaparecer finalmente en dirección a la Cordillera de los Andes. La tripulación y los pasajeros del vuelo AR674, los del otro avión, los controladores del aeropuerto y algunos habitantes de San Carlos miraban estupefactos este insólito ballet aéreo.

Año 1996

26 de Enero de 1996

Dice en su libro Pentagon Aliens de William Lyne

"En la noche del 26 de Enero de 1996, en el Ten Thousand Waves Japanese Health Balneario, en la vertiente occidental de las montañas Sangre de Cristos, sobre la ciudad de Santa Fe, aproximadamente a las 7:00 p.m., mientras estaba sentado en un jacuzzi con varios otros, me encontré con una mujer joven que había leído mi libro, justo cuando vi un avión parpadeando moviéndose lentamente sobre las montañas, a unos 10,000 pies sobre nuestra posición. Le dije a ella, "Hablando de platillos voladores, hay uno ahí", como lo señalé. Un interlocutor de la bañera dijo: "Ah, eso es un avión". Respondí: "Si es un avión, ¿por qué simplemente aparca .... y hay otro justo ahí ".

Mientras todos miraban las dos intermitentes que acababan de aparcar, dije: "La razón de los destellos es ocultar su brillo subyacente, que no se puede ver porque tus ojos no tienen tiempo de recuperarse entre flashes. Cuando se mueven más rápido, brillan más brillante, por lo que van tan lento ".

En ese mismo momento, la nave de la izquierda se iluminó de un color verde oscuro, suave y brillante, como despegó en un gran círculo que lo llevó de regreso a su posición anterior, donde se detuvo en una moneda de diez centavos y regresó a su modo d "avión intermitente pequeño. Mientras volaba en el círculo, pregunté: "¿Todos ven esa cosa?", a lo que todos dijeron "¡Sí!", mientras yo lo seguí con el brazo y el dedo señalador. Tardaron unos diez segundos y el círculo tenía unos treinta grados de ancho, por lo que a 10,000 pies, estaba haciendo aproximadamente 2,000 m.p.h. A la longitud del brazo, mide aproximadamente 1 "de largo y aproximadamente 3/4" de ancho, lo que significa que mide aproximadamente 400 ' de largo y 250 'de ancho. Su espesor, basado en una estimación proporcional, fue de alrededor de 50 '. La nave era virtualmente un edificio de cinco pisos, con el tamaño y la forma del espacio en un campo de fútbol con la pista a su alrededor. Tenía forma lenticular, como una pastilla, con bordes redondeados."

= = = = = = = = = = = =

12 de Febrero de 1996

Tony Dodd escribe, a las 7:30 pm del lunes 12 de Febrero de 1996, recibí una llamada telefónica de barco a tierra de un barco pesquero en el Estrecho de Dinamarca, frente a la costa oeste de Islandia. La persona que llamó me dijo que había aparecido una enorme nave triangular que flotaba a baja altura en el cielo cerca de su bote. En este preciso momento se cortó la transmisión.

Aproximadamente 15 minutos después, la persona que llamó, volvió a llamar para decir que todos los componentes electrónicos del barco habían fallado repentinamente. Me dijo que él y el resto de la tripulación habían visto el objeto triangular alejarse del bote y luego descender repentinamente al mar. En el momento en que desapareció, se restableció toda la energía electrónica.

A las 21:00 horas del domingo 18 de Febrero de 1996, se recibió una nueva llamada de los barcos en el mar. En esta ocasión la persona que llamó me dijo que toda la tripulación estaba aterrorizada porque 3 enormes objetos triangulares negros, acompañados de 3 bolas independientes de luz roja, habían salido del mar y flotaban en silencio en el aire cerca de sus barcos. Le pregunté si las bolas de luz estaban conectadas a los triángulos y me dijo: “No, son totalmente separadas e

independientes”. Se le preguntó a la persona que llamaba si los triángulos se mostraban en el radar de la nave. Él respondió: "No, el radar no los está detectando, toda la tripulación está parada en la cubierta observándolos". ¿Estaban los objetos cerca del bote? “Sí, están rondando cerca de la amura de babor, todos estamos asustados”. Cuando se le preguntó si podía escuchar algún sonido proveniente de los objetos, respondió: "No, no hay ningún sonido proveniente de ellos". ¿Había luces en los triángulos? "Sí, hay pequeñas luces en diferentes partes de ellos". Luego dijo: “Toda la tripulación está en cubierta observándolos”. De repente la transmisión se perdió y el teléfono se cortó. Poco tiempo después se restableció la conexión y la voz en el otro extremo dijo: "Los objetos ahora se han ido, todos descendieron y se hundieron en el mar". A las 3 am del lunes 19 de Febrero de 1996 se recibió una llamada en mitad de la noche desde un barco pesquero en el mar frente a las costas de Islandia. La persona que llamó dijo: “Acabamos de observar una esfera gigantesca, flotando en el aire, no muy lejos de nuestros botes. Se alejó lentamente de nosotros y luego descendió y desapareció en el mar. No tenemos idea de lo que fue”.

Año 1997

13 Marzo 1997

Luces de Phoenix

Desde las 7:30 hasta aproximadamente las 10:30 p. m., docenas de ciudadanos preocupados inundaron las líneas telefónicas del departamento de policía local con llamadas urgentes para mayor claridad. Informaron orbes flotantes y una nave en forma de V del tamaño de varios campos de fútbol que se cernía sobre la ciudad de Phoenix. Mientras los orbes brillantes permanecían estacionarios, el objeto en forma de V flotaba hacia el sur.

Pero a pesar de que los pilotos en el área de Phoenix notificaron a los controladores de tráfico aéreo lo que estaban viendo, ninguno de ellos vio nada fuera de lo común en sus radares. Entonces, tan repentinamente como aparecieron, las luces de Phoenix se apagaron.

Los funcionarios del gobierno afirmaron más tarde que estos orbes no eran más que bengalas desplegadas como parte de un ejercicio de entrenamiento militar. La nave en forma de V se explicó como una serie de aviones que volaban en formación.

El entonces gobernador de Arizona, Fife Symington, inicialmente se burló de las preocupaciones de todo el estado, pero luego reveló que él también había visto los enormes objetos y sintió que no eran de este mundo.

La primera persona que informó haber visto las luces de Phoenix lo hizo alrededor de las 6:55 p.m. El hombre, cuya identidad permanece sin confirmar, dijo que vio una formación en forma de V en los cielos cerca de Henderson, Nevada.

Luego, alrededor de las 8:15 p. m., un exoficial de policía en Paulden, Arizona, informó haber visto un grupo de luces naranjas. Los siguió por el cielo con sus binoculares hasta que desaparecieron. Estos fueron referidos por muchos como bolas de fuego.

Dos minutos después, llegaron otras llamadas sobre un grupo de orbes blancos y rojizos que se cernían sobre Prescott, Arizona. Ahora estaba claro que había 2 grupos distintos de ovnis en el cielo: uno, una colección de orbes individuales y el otro, una nave en forma de V.

Según el Centro Nacional de Informes de OVNIs, la formación en forma de V contenía entre 5 y 7 luces que se elevaban lentamente al unísono desde el noroeste antes de girar casi hacia el sur. A medida que la formación se movía, una de las luces en la parte trasera supuestamente se movió hacia el frente antes de volver a caer.

La forma de V fue grabada en una cinta famosa y parecía tener 3 luces en cada punta y una séptima en la punta. Las estimaciones conservadoras estimaron que abarcaba la longitud de 3 campos de fútbol, mientras que otros dijeron que tenía más de una milla de largo.

“No tenemos nada tan grande”, dijo un testigo. “Fue un silencio total. Nunca he visto nada ni siquiera parecido a los colores del escape que propulsaba esta cosa. Era tan grande como el centro de Prescott y bloqueaba completamente las estrellas”.

Dana Valentine, de 31 años, esta noche vio las luces de Phoenix desde su patio trasero. Rápidamente llamó a su padre, un ingeniero aeronáutico, para que lo viera. Juntos, vieron lo que parecía ser una nave en forma de V flotar a 500 pies y pasarlos.

“Podíamos ver el contorno de una masa detrás de las luces, pero en realidad no se podía ver la masa”, dijo Valentine. “Era más como una distorsión gris del cielo nocturno, ondulado. No sé exactamente que era, pero sé que no es una tecnología de la que el público haya oído hablar antes”.

“Fue asombroso y un poco aterrador”, dijo Tim Ley, de 54 años, quien salió de su auto para maravillarse con la vista. “Era tan grande y tan extraño. En realidad no podías ver el objeto. Todo lo que podías ver era el contorno, como si algo estuviera borrando las estrellas”.

= = = = = = = = = = = = = = =

Últimos días de Marzo y principios de Abril de 1997

Según el relato del General Ricardo Bermúdez Sanhueza de Chile en el libro UFOs de Leslie Kean

En los últimos días de Marzo [6] y principios de Abril de 1997, se observaron varios fenómenos aéreos anómalos sobre la ciudad de Arica en el extremo norte de Chile. Durante 2 días consecutivos se vieron luces al oeste de la ciudad y del aeropuerto, alarmando a la gente de la región.

Las luces también eran visibles sobre el mar, aparentemente moviéndose de manera coordinada. Además de miembros de la población civil, otros testigos incluyeron funcionarios y expertos aeronáuticos oficiales en el aeropuerto Chacalluta, el aeropuerto de esta ciudad. La noticia llegó a la prensa y a la Dirección Ministerial de Aeronáutica Civil, DGAC, emitió un comunicado público reconociendo y confirmando estas observaciones. Esta fue la primera vez que el gobierno de Chile reconoció públicamente la existencia de objetos no identificados en el espacio aéreo nacional.

= = = = = = = = = = =

Marzo 1997

De la entrevista a Lance Jonathan Weygandt del libro Disclosures de Steve Greer

Nos enviaron allí para brindar seguridad perimetral a esta instalación de radar. Básicamente esta estación de radar estaba rastreando supuestamente aviones narcotraficantes que entraban y salían del espacio aéreo peruano y boliviano. Una noche el sargento Allen y el sargento Atkinson se nos acercaron y dijeron: "Miren, tenemos una situación en la que tenemos un accidente aéreo y posiblemente sea amistoso y necesitan que vayamos y aseguremos el lugar del accidente". Esto es tarde en la noche, alrededor de las 11:00 o las 12:00 de la noche.

Estaba de guardia esta noche, así que ya estaba despierto y era mi turno. Así que nos levantamos a esto de las 3:00 o 4:00 de la mañana y salimos con unos 5 o 6 hummers. Condujimos hasta donde necesitábamos ir y desde allí tuvimos que atravesar el monte. Así que llegamos como a las 6:00 o 7:00, justo cuando empezaba a clarear.

Bueno, encontramos el área muy fácil porque había una gran herida en la tierra donde algo se había estrellado. No rompió nada. No sé si alguna vez has estado en un sitio de accidente donde había árboles y se habían partido como por la mitad. Todo estaba quemado y era como si algo hubiera cortado mantequilla caliente con un cuchillo. Era como algo en llamas o tenía algún tipo de energía como si un láser lo hubiera cortado. Era realmente extraño. De todos modos yo estaba al frente con

el sargento Allen y el sargento Atkinson. Y íbamos 10 o 20 metros por delante de todos los demás. Todos teníamos mapas, radios y brújulas para no perdernos.

Fuimos los primeros en ver esto. Había subido la colina y luego se había ido por el lado del barranco y la cresta. Se trata de una cresta de 200 pies, al menos, de roca sólida. Estaba enterrado en el lado de un acantilado. De todos modos no fuimos directamente hacia arriba, fuimos a la izquierda y caminamos hasta la cima de la cresta y ahí fue cuando vimos la nave.

Este era una nave enorme. Y cuando lo vi por primera vez me asusté. Me asustó muchísimo. No sabía que hacer. Fue realmente confuso. Todos bajamos y quedó enterrado en un ángulo de 45 grados en el costado del acantilado allí en la cresta. Este era un acantilado empinado. Fue directo hacia arriba y hacia abajo. Y estaba goteando un líquido parecido a un jarabe. Estaba en todas partes. Y era de color púrpura verdoso y fluctuó un poco. Lo mirabas una vez y luego lo volvías a mirar y era casi como si estuviera vivo y cambiando, pero cada vez que lo mirabas veías un tono diferente de púrpura verdoso.

Había una luz en la nave que giraba lentamente. Y la máquina podía escucharla porque todavía estaba funcionando y tenía un zumbido. Era como un bajo, como si desconectaras un amplificador de una guitarra, este tipo de sonido profundo y como que fluctuaba y luego finalmente se cortó y todo pareció detenerse.

Cuando estaba mirando la nave, estaba enterrada para que pudiera ver la parte trasera y había cosas grandes que parecían respiraderos, algo así como branquias de pescado en la parte trasera. No podía ver alrededor del otro lado y supongo que era de la misma manera en el otro lado. Nuevamente este líquido que había salido de la nave se metió en mis cammies y los decoloró y se los comió casi como ácido. Me comió parte del vello de los brazos, no lo supe hasta más tarde.

Yo estaba allí abajo con la nave. Había 3 agujeros en él. Supuse que eran escotillas, pero no había forma de saberlo. No estaban al ras con el cuerpo principal de la nave. Estaban, no sé, unos centímetros más abajo. Sabía que había uno en la parte superior porque apenas se podía ver. No sé del otro lado. Había otra escotilla del mismo ancho y diámetro que la escotilla superior y estaba un poco torcida hacia un lado y medio abierta. No vi ninguna luz ni nada que saliera de él, pero sentí esta... presencia.

Es muy extraño. Creo que las criaturas me calmaron. Fue extraño y creo que estaban tratando de comunicarse conmigo, supongo telepáticamente. Es muy raro y no creo en nada de esto. Es básicamente como sentarse en su automóvil y encender una estación de la mañana que es solo ruido y simplemente subirla muy alto. Esto es lo que escuché cuando llegué allí por primera vez.

La nave tenía unos 10 metros de ancho y unos 20 metros de largo, esto es solo una estimación de lo que recuerdo. Pero era enorme. Tenía la forma de algo entre un huevo y una lágrima. Parecía realmente aerodinámico al menos en la forma. Estaba lo suficientemente cerca como para distinguir los detalles, pero no solo era suave. Había golpes y muescas y cosas en él. Era realmente orgánico, era casi como arte. Parecía algo que alguien hizo en una tienda. Parecía que podría haber sido hecho a mano, pero de qué y de qué materiales, no lo sé. Definitivamente nada como el titanio.

Parecía de metal, pero no tenía ningún reflejo en él. El sol brilla sobre él y pude ver los diferentes tonos de la nave y no reflejaba nada. Te garantizo que si lo hubiera iluminado con una linterna, no lo habría reflejado.

Quería entrar porque alguien, creo que las criaturas, me estaban llamando para que las ayudara. Todo iba a estar bien. Estaba tan hipnotizado y metido en esto que de repente el sargento Allen y el

sargento Atkinson me gritaban y me maldecían para que me largara de allí.

Año 1998

19 de Julio de 1998

Dice en su libro Pentagon Aliens de William Lyne

"El 19 de Julio de 1998 a las 9:21 p.m., mi hijo y yo vimos un par de enormes naves cuando salimos de Furr's Food Emporium, una gran tienda de comestibles en St. Michael's Drive en el lado sureste de Santa Fe. Las naves flotaban y maniobraban entre Santa Fe y las áreas de tecnología al sur del Laboratorio Nacional de Los Alamos. Debido a la distancia aparente a estas naves al menos 5 millas y su tamaño relativo, eran muy grandes de varios cientos de pies de ancho.

Una nave flotó horizontalmente durante un corto tiempo, mientras que el otro parecía estar flotando en un ángulo, mostrando su parte inferior, que tenía 4 grandes luces rojas. La nave horizontal tenía una sola fila de luces rojas alrededor de su centro, en lo que parecía ser un canal. Estas luces rojas redondas, que debían tener entre 5 y 10 pies de diámetro, palpitaban en secuencia, de izquierda a derecha, volviéndose brillante y luego tenue, uno tras otro. Estos aparentemente fueron para estabilizar la precesión de la nave y el hecho de que palpitaban: aumentó y disminuyó gradualmente en potencia, en lugar de destellar abruptamente, indicaban que suavizaron la transición de fuerza de un electrodo a otro. Esto produciría un efecto más estable para contrarrestar el problema de la precesión.

Cada una de las luces grandes tenía un patrón hexagonal en forma de panal, lo que indica que estaban compuestos de muchas luces infrarrojas más pequeñas, cada una montada en marcos hexagonales. Esto probablemente se debió a la dificultad de aumentar el tamaño de I.R. luces, y el hecho de que, aunque una luz pudiera apagarse, las otras seguirían funcionando hasta las luces quemadas podrían reemplazarse. Sus emisiones parecen tener el efecto contrario sobre la escobilla como un campo magnético, induciendo a la escobilla a seguir el rayo para contrarrestar su tendencia a girar, ya que el giro crea la precesión cuando la nave está flotando. Sus luces son para estabilizar las naves."

= = = = = = = =

11 de Noviembre de 1998

Del libro UFOs de Leslie Kean

Un avión comercial japonés Transocean Air Boeing 737 estaba en ruta desde la prefectura de Okinawa a Tokio a velocidad de crucero el 11 de Noviembre de 1998, cuando el copiloto de repente vio dos luces estroboscópicas blancas frente a él. Las 2 luces se separaron rápidamente y él se zambulló para evitar una colisión.

= = = = = = = =

14 de Noviembre de 1998

De la entrevista a Don Bockelman del libro Disclosures de Steve Greer

14 de Noviembre de 1998, estaba sentado de nuevo en mi sala de estar, solo que esta vez estaba viendo una película. Las luces estaban apagadas en mi casa. Vi un objeto y mis estimaciones fueron que tenía aproximadamente una milla de ancho y 1,100 pies de espesor. Moviéndose a

aproximadamente 600 millas por hora sin sonido. Obtuve una vista muy, muy clara de su forma porque esa noche estaba despejado y había salido la Luna. Podía ver su forma muy bien. Había cientos de luces en él.

Tenía una forma aproximadamente triangular. Un poco de forma triangular truncada porque en la parte de atrás era como un triángulo que está cortado. Podía ver los lados de la misma. Había hileras de luces subiendo por los lados. Había filas de luces dando vueltas alrededor del perímetro. Había hileras de luces cruzando el fondo. Vi una serie de chorros silenciosos venir desde el sur en fila india a intervalos de 4 minutos y volar a través de la ruta de vuelo [del OVNI]. Los jets eran tan silenciosos que casi no se pueden escuchar en las cintas. Nunca he visto este modelo particular de jets y soy bastante bueno identificando jets militares.

El segundo avión que filmé, cuando volaba a través de la trayectoria de vuelo del objeto, encendió una luz brillante. Solo puedo imaginar cual era el propósito de esto, pero 4 chorros diferentes llegaron a intervalos de 4 minutos. Todo en el mismo patrón de vuelo exacto.

Año 1999

1 Julio 1999

De la entrevista a Massimo Poggi del libro Disclosures de Steve Greer

El 1 de Julio de 1999 volaba de Roma a Sao Paolo, Brasil. Casi en la posición del Atlántico medio, teníamos un ruido de fondo en nuestros auriculares que iba en aumento y se volvió muy, muy ruidoso con la estática. Luego en un par de segundos, vimos un halo, una luz verde brillante, difusa, volando muy rápido debajo de nuestra nariz, debajo de nuestro avión. Al mismo tiempo el 747 tuvo un salto repentino, solo uno, solo un salto. Medio segundo después, el ruido y la luz habían desaparecido. Este es el único salto que tuvimos en 11 horas [de] vuelo.

Este objeto estaba muy, muy cerca. Volábamos a 930 kilómetros por hora, unos 500 nudos, y el objeto que pasaba debajo de nosotros era mucho más rápido, creo que 1.000 nudos, o mucho más.

El objeto estaba debajo de nosotros, pero no mucho, tal vez 500 pies. Estaba muy cerca, sí. Para un avión en vuelo, fue casi una colisión.

Año 2002

23 de Octubre de 2002

Del libro UFOs de Leslie Kean

También en Estados Unidos, el 23 de Octubre de 2002 ocurrió una aparente colisión en vuelo a baja altitud muy desconcertante justo al noreste de Mobile, Alabama, según un informe de accidente de la Junta Nacional de Seguridad en el Transporte (NTSB).

En la ruta de Mobile a Montgomery, Thomas Preziose, de 54 años, con un total de 4.000 horas de vuelo en su haber, pilotaba solo y transportaba alrededor de 420 libras de carga de registros en papel. Despegó para este vuelo a las 7:40 p.m. El informe preliminar del accidente indicó que el Cessna 208B, un Cargomaster con el número de registro de la FAA N76U, un avión comercial monomotor de ala alta, colisionó en vuelo con un objeto desconocido [la cursiva es mía] a 3.000 pies y descendió sin control hacia el agua pantanosa en Big Bateau Bay en Spanish Fort, Alabama". [9] El accidente ocurrió unos 6 minutos después del despegue, aproximadamente a las 7:46 p. m. Curiosamente la NTSB consideró oportuno emitir un informe posterior que no mencionaba la colisión con un objeto desconocido.

Según los datos de un sistema automatizado de observación de la superficie a 11 millas del lugar del accidente registrados a las 6:53 p.m., había una capa de nubes dispersas a 700 pies y una nubosidad más sólida que comenzaba a 1,200 pies con aire claro en el medio, y una visibilidad de cinco millas. El viento era de 11 nudos a 60º. Puede ser importante para este fatal accidente notar que un DC-10 pasó a unos 1.000 pies por encima del Cessna después de acercarse a él desde aproximadamente su posición de las 11 en punto a las 7:45, segundos antes del choque y habría producido una turbulencia de vórtice de punta. [10] Posteriormente el piloto pronunció sus últimas palabras antes de morir: "Night Ship 282, necesitaba desviarme, necesitaba desviarme, necesitaba desviarme, necesitaba—" (fin de la transmisión a las 7:45:57 p.m.).

Año 2004

5 de Marzo de 2004

El 5 de Marzo de 2004, a las 17:00, el bimotor Merlin C26a, con el mayor Magdaleno Castañón Núñez, el teniente Mario Adrián Vásquez y el técnico Germán Marín Ramírez a bordo, avistaron un grupo de ovnis sobre el cielo entre Ciudad del Carmen en el estado de Campeche y Copalar en el estado de Chiapas, México. Los tres militares dispararon un video infrarrojo hoy público mostrando los supuestos ovnis; el video fue filmado con tecnología IR, ya que los objetos no eran visibles a simple vista. La aeronave, al estar equipada con un radar / APS 143 bv3 y tecnologías IR como FLIR Star Safire II, fue capaz de detectar y filmar objetos, de lo contrario no visibles. El equipo pudo establecer a través del radar, que uno de los objetos avistados mantenía una velocidad constante de 26.8224 m/s (96.5 km/h), más tarde se descubrió que no era uno de los supuestos ovnis que tenía esa velocidad, sino un camión ubicado en una carretera, precisamente bajo el Merlin C26A; también se comprobó que las otras señales objetos que han sido filmados y por lo tanto se han explicado con aviones y objetos en el suelo Los objetos fueron filmados a través de un sistema IR, el FLIR (Forward - Looking Infrared), montado en la cúpula de la aeronave, la temperatura era de -130 ° y creó problemas con los sensores del sistema FLIR en ocho puntos. El 20 de abril de 2004, el periodista mexicano Jaime Maussan, conocido por sus intereses ufológicos, fue contactado por el Departamento de Defensa de México para concertar una reunión con el general Clemente Vega García. El 22 de abril, el general García entregó al periodista las imágenes del avistamiento y lo autorizó a entrevistar a los militares que lo habían hecho. El 9 de mayo Maussan anunció el evento a Televisa durante su programa de televisión Los Grandes Misterios del Tercer Milenio y remitió para más detalles a una conferencia de prensa programada para el 11 de mayo en la Ciudad de México. El 13 de mayo, el periodista mostró las imágenes en televisión y transmitió entrevistas con los autores militares del tiroteo, y también dijo que el motor gemelo estaba de guardia para la interceptación de un avión utilizado para el tráfico de drogas. El evento también fue recogido por medios extranjeros, incluidas las agencias de noticias Reuters y Associated Press, los periódicos The Independent y USA Today, las estaciones de televisión CNN, MSNBC y Fox News.

= = = = = = = = =

14 Noviembre de 2004

El 14 de Noviembre de 2004, el piloto de caza comandante David Fravor del USS Nimitz Carrier Strike Group afirma haber investigado las indicaciones de radar de un posible objetivo frente a la costa del sur de California. Fravor dijo que el operador le había dicho que el USS Princeton (CG-59), parte del grupo de ataque, había estado rastreando aviones inusuales durante 2 semanas antes del incidente. La aeronave aparecería a 80.000 pies (24.000 m) antes de descender rápidamente hacia el mar y detenerse a 20.000 pies (6.100 m) y flotar. Fravor informó que vio un objeto, blanco y ovalado, flotando sobre una perturbación del océano. Calculó que el objeto medía unos 40 pies (12 m) de largo.Fravor y otro piloto, Alex Dietrich, dijeron en una entrevista que un total de 4 personas (2 pilotos y 2 oficiales de sistemas de armas en los asientos traseros de los 2 aviones) presenciaron el objeto durante unos 5 minutos.Fravor dice que mientras descendía en espiral para acercarse al objeto, el objeto ascendió, reflejando la trayectoria de su avión, hasta que el objeto desapareció.Una segunda ola de cazas, incluido el piloto, el teniente comandante Chad Underwood, despegó de Nimitz para investigar.A diferencia de Fravor, el caza de Underwood estaba equipado con una cámara infrarroja avanzada (FLIR). Underwood grabó el video de FLIR y acuñó la descripción "Tic Tac" para describir la imagen infrarroja, pero él mismo no vio ningún objeto inusual.

Año 2006

7 de Noviembre de 2006

Del libro UFOs de Leslie Kean, Incursión en el aeropuerto O'Hare

El 7 de Noviembre de 2006, sucedió algo inimaginable en el aeropuerto O'Hare de Chicago durante la rutinaria hora pico de la tarde. Durante unos 5 minutos, un objeto en forma de disco se cernió silenciosamente sobre la terminal de United Airlines y luego cortó un agujero agudo en el banco de nubes de arriba mientras se alejaba. Casi nadie se enteró hasta que la historia apareció en la portada del Chicago Tribune el 1 de Enero de 2007, casi 2 meses después, lo que precipitó una ráfaga de cobertura nacional en CNN, MSNBC y otras cadenas. Con más de un millón de visitas, la historia del Tribune rápidamente alcanzó el estatus de ser la pieza más leída en toda la historia del sitio web del periódico, pero luego se desvaneció de la pantalla del radar de los medios. Nunca se proporcionó una evaluación oficial a un público fascinado pero alarmado que volaba con frecuencia ni a los empleados de United que estaban directamente involucrados.

Era un día ordinario, nublado, con una visibilidad de unas 4 millas y vientos de 4 nudos. Entre las 16:00 y las 16:30 horas de esta tarde, los pilotos, gerentes y mecánicos de United Airlines levantaron la vista desde sus posiciones en tierra en la terminal y vieron el extraño objeto flotando justo debajo de un banco de nubes que comenzaba a 1.900 pies sobre el suelo. Según estos testigos, el disco de aspecto metálico tenía aproximadamente el tamaño de un cuarto o medio dólar sostenido con el brazo extendido. Con base en la recopilación de testimonios de testigos presenciales, se estima que el OVNI varió en tamaño de aproximadamente 22 a 88 pies de diámetro y fue suspendido a aproximadamente 1.500 pies sobre la Puerta C17 en la terminal de United.

Un piloto anunció el avistamiento por radio terrestre entrante para todos los aviones en tierra; un mecánico de taxis de United que transportaba un Boeing 777 escuchó una conversación por radio sobre el disco volador y miró hacia arriba; los pilotos que esperaban para despegar abrieron las ventanas delanteras para asomarse y ver el objeto por sí mismos. Hubo un murmullo en United Airlines. Un empleado de la gerencia recibió una llamada de radio sobre el objeto flotante y salió corriendo para verlo por sí mismo. Luego llamó al centro de operaciones de United, se aseguró de que se contactara a la FAA y salió a la esplanada para hablar directamente con los testigos allí.

Los informes muestran que el evento duró entre 5 y 15 minutos. Luego, con muchos ojos ahora fijos en él, el disco suspendido se disparó repentinamente a una velocidad increíble y desapareció en menos de un segundo, dejando un agujero crujiente como un cortador de galletas en las densas nubes. La abertura era aproximadamente del mismo tamaño que el objeto y los que estaban directamente debajo podían ver el cielo azul visible en el otro lado. Después de unos minutos, la brecha en el banco de nubes se cerró cuando las nubes se juntaron nuevamente. "Esto fue extremadamente inusual, según los testigos", dijo el reportero de transporte del Chicago Tribune, Jon Hilkevitch, a las noticias de televisión después de entrevistar a los testigos de United para su historia. "Los aviones simplemente no reaccionan como esto. Cortan las nubes".

Esto definitivamente no era un avión, dijeron los observadores y muchos parecían conmocionados por lo que habían visto. Algunos estaban asombrados; otros miedo. "La credibilidad de los testigos está fuera de toda duda y la seguridad era una gran preocupación", dijo Hilkevitch durante una conversación telefónica. Observó que todos los observadores describieron de forma independiente lo mismo: un disco flotante sin hacer ruido mientras se elevaba y dejaba un agujero claro en las nubes. "Las únicas discrepancias fueron sus estimaciones de tamaño y que algunos dijeron que rotaba o giraba", me dijo.

Lamentablemente cada uno de estos testigos de aviación altamente creíbles del OVNI de O'Hare y hubo muchos, ha optado por permanecer en el anonimato debido a los temores por la seguridad laboral. Un empleado de United me dijo que, de lo contrario, podría ser percibido como traicionado a su empresa. Los testigos no quieren ser atrapados hablando con los medios de comunicación, ya que la aerolínea había afirmado oficialmente que no pasó nada, escribió en un correo electrónico. Estos testigos de algo que se supone que no debe existir, algo de lo que sus colegas se rieron, se quedaron solos con sus inquietantes observaciones. "Me doy cuenta de que esta es una posición controvertida, pero con mi amplio conocimiento de las tecnologías modernas de aviación, sé que este OVNI probablemente no fue creado en este planeta", me dijo uno unos meses después. Al principio la FAA y United Airlines negaron tener información sobre el incidente, pero ambas tuvieron que reconocer el avistamiento cuando la FAA publicó una cinta de la llamada de un supervisor de United a la torre de control de tráfico aéreo.

He escuchado estas cintas.

"Oye, ¿viste un disco volador por C17?" preguntó el supervisor, dando su nombre como Sue. Se escuchan risas del operador de la torre Dave y una segunda persona cercana. "Esto es lo que nos dijo un piloto en el área de la rampa en C17", continúa. "Vieron un disco volador por encima de ellos. Pero no podemos ver por encima de nosotros". La risa continúa con nerviosismo y Dave responde: "Oigan, ustedes han estado celebrando las fiestas o algo así, ¿o qué? ¿Están celebrando la Navidad hoy? No he visto nada, Sue y si lo hubiera hecho, no lo admitiría". No, no he visto ningún disco volador en la puerta C17".

Unos 15 minutos después, Sue vuelve a llamar, esta vez contactando al operador Dwight. La conversación es la siguiente:

Sue: "Esta es Sue de United". (la risa)
Torre: "Sí". (tono serio)
(pausa de 12 segundos)
S: "Había un disco por ahí volando".
T: "¿Hubo un qué?"
S: "Un disco".
T: "¿Un disco?"
S: "Sí".
T: "¿Puedes esperar un segundo?"
S: "Claro". (pausa, 33 segundos)
T: "Está bien, lo siento, ¿qué puedo hacer por ti?"
S: "Lo siento, había, le dije a Dave, había un disco volando afuera sobre Charley 17 y él pensó que estaba bastante drogado. Pero, um, no estoy drogado y no estoy bebiendo".
T: "Sí".
S: "Entonces, alguien tomó una foto de esto. Entonces si lo ven por ahí—"
T: "¿Un disco, como un Frisbee?"
S: "Como una cosa tipo OVNI".
T: "Sí, está bien".
S: "Tiene una foto de esto". (risas)
T: "¿Cómo, cómo, qué tan alto sobre Charley 17?"
S: "Bueno, estaba encima de nuestra torre. Así que..."
T: "Sí".
S: "Entonces, si ves algo..." (sigue riendo)
T: "Sabes, mantendré un ojo bien abierto para eso".
S:"Está bien."

Año 2007

23 Abril 2007

Del libro UFOs de Leslie Kean. relatado por el capitán Ray Bowyer

Cinco meses después del incidente de O'Hare, el 23 de Abril de 2007, ocurrió otro avistamiento que involucró a pilotos y personal de aviación, esta vez sobre el Canal de la Mancha frente a la costa francesa de Normandía. El piloto de líneas aéreas comerciales Ray Bowyer no dudó en informar de su avistamiento de 2 OVNIs masivos, presenciados por él y sus pasajeros, a pesar de que no tuvo un impacto directo en la seguridad del vuelo. Siguiendo las normas, presentó su informe a la Autoridad de Aviación Civil (CAA), el organismo regulador de la aviación de Gran Bretaña responsable de la seguridad aérea, el equivalente a nuestra FAA. Esta vez los objetos fueron rastreados en el radar y el avistamiento fue noticia en todo el mundo sin demora.
. . . . . .
Pasé 10 años, comenzando en 1999, con Aurigny Air Services, con sede en las Islas del Canal, que se encuentran entre el sur de Gran Bretaña y el norte de Francia. Aurigny vuela entre las 3 islas más grandes, Alderney, Jersey y Guernsey, y el oeste de Francia e Inglaterra. He completado unas 5.000 horas y 8.000 aterrizajes para Aurigny en aviones BrittenNorman Trislander. Aunque son muy básicos y bastante ruidosos, estos aviones trimotores de 18 asientos son fuertes e ideales para trabajos de sector corto en pistas cortas como las de Alderney, la más septentrional y más pequeña de las islas a las que da servicio la aerolínea. El área de la cabina de vuelo del Trislander no está separada de los pasajeros: todos nos sentamos esencialmente en una cabina abierta. Mientras piloto el avión, literalmente puedo darme la vuelta y hablar con el pasajero que está detrás de mí. El 23 de Abril de 2007, mis pasajeros y yo presenciamos múltiples objetos aún no identificados sobre estas islas mientras cruzaban el Canal de la Mancha. Eran muy, muy grandes. Los objetos fueron captados por el radar en 2 lugares y otro piloto vio uno desde un punto de vista totalmente diferente.

Esta tarde a 4.000 pies la visibilidad era muy buena, al menos 100 millas a la redonda, con una capa de neblina baja debajo de nosotros hasta 2.000 pies. Estábamos en ruta desde Southampton, Inglaterra, a Alderney, lo que toma unos 40 minutos, volando a 150 mph.

Al principio vi un objeto que parecía cercano por su tamaño aparente y consideré que estaba a solo 5 o 6 millas de distancia. Sin embargo a medida que pasaba el tiempo con el objeto permaneciendo a la vista, aunque había volado 20 millas más cerca de él, todavía parecía estar a una buena distancia.

Cuando lo vi por primera vez, pensé, basándome en experiencias pasadas, que esta brillante luz amarilla era un reflejo del sol de un invernadero comercial en Guernsey, famoso por su producción de tomates. Pero en este caso, el movimiento relativo de la aeronave en combinación con el ángulo crítico entre el suelo y el sol significaba que esta reflexión no podía ocurrir. Además no había luz solar directa desde arriba ya que había una capa de nubes a 10.000 pies que cubría toda el área. Con esto en mente, tomé mis binoculares mientras volaba en piloto automático y al verlo ampliado 10 veces, descubrí que este objeto emisor de luz tenía una forma definida: la de un cigarro delgado o un CD visto de canto con una ligera inclinación. Estaba claramente definido y puntiagudo en ambos extremos. La relación de aspecto era de aproximadamente 15:1 y pude ver claramente una banda oscura a dos tercios de su recorrido de izquierda a derecha mientras la veía a través de los binoculares.

A medida que me acercaba al objeto, apareció una segunda forma idéntica más allá de la primera. Ambos objetos tenían forma de disco aplanado con la misma área oscura en el lado derecho. Eran

de color amarillo brillante con luz que emanaba de ellos. Pasé la información al control de tráfico aéreo de Jersey (ATC) e inicialmente dijeron que no tenían contacto. Presioné el punto sobre las siguientes millas y el controlador en Jersey, Paul Kelly, dijo que tenía contactos principales al sur de Alderney. ¡Así que aquí estábamos en una brillante tarde de mayo con 2 objetos delante acercándose y agrandándose sin explicación de que eran! Me encontré asombrado, pero curioso.

En este punto los pasajeros comenzaron a notar las cosas inusuales y a preguntar por ellas. Decidí no hacer ningún anuncio por el intercomunicador para no alarmar a nadie, pero era obvio que algunos se estaban preocupando. A estas alturas los 2 objetos idénticos eran fácilmente visibles sin binoculares, el segundo detrás del más cercano, con exactamente las mismas características aunque más lejos.

Luego ATC me informó que había 2 reflejos del radar primario, ambos al suroeste de Alderney. Esto estaba más allá de mi destino, por lo que me alegré ya que los objetos se estaban volviendo incómodamente cercanos. Su brillo es difícil de describir, pero pude mirar esta luz fantástica sin incomodidad. Ambos parecían estar estacionarios, pero los rastros de radar más tarde demostraron lo contrario: en realidad se estaban alejando el uno del otro a unos 6 nudos, uno hacia el norte, desde el extremo norte de Guernsey hacia el faro de Casquettes, el otro se movía hacia el sur a lo largo de la costa noroeste de Guernesey.

Debido a la capa de neblina, es poco probable que los objetos fueran visibles desde el suelo; sin embargo después del evento, la radio de la BBC recibió un informe no corroborado de que un turista que se hospedaba en un hotel local en Sark, cerca del faro de Casquettes, lo había visto.

Al acercarme al punto para comenzar el descenso, 20 millas al NNE de Alderney, mantuve una altitud de 4.000 pies para permanecer a la vista de los objetos. Si empezaban a alejarse, quería poder tomar medidas para evitarlos en la medida de lo posible.

Debido a mi proximidad, ahora el área oscura a la derecha del más cercano tomó una apariencia diferente en el límite entre el amarillo brillante y la banda vertical oscura. Parecía haber una capa límite palpitante entre las 2 diferencias de color, una especie de interfaz con azules, verdes y otros tonos brillantes que subían y bajaban aproximadamente una vez cada segundo. Esto fue fascinante, pero ahora estaba mucho más allá de nuestro punto de descenso y para ser sincero, no estaba demasiado disgustado por aterrizar.

Mis sentimientos en este momento estaban mezclados. La seguridad de los pasajeros es primordial y esto siempre es lo primero, por lo que aterrizar era la prioridad. Sin embargo estaba realmente intrigado con lo que fuera que me esperaba a pesar de que también estaba saludablemente inquieto. Si el avión hubiera estado vacío, me habría acercado mucho más, tal vez sobrevolando el objeto más cercano para recopilar más información y satisfacer mi curiosidad. Sin embargo nunca pondría en riesgo a los pasajeros a sabiendas. La última vez que vi los objetos fue mientras pasaba a través de 2.000 pies en el descenso a través de la capa de neblina.

Durante todo el encuentro, que duró 15 minutos, no se han producido interferencias en ninguno de los sistemas o instrumentos de la aeronave, ni tampoco se han visto afectadas las comunicaciones por radio.

Año 2010

23 Enero 2010

Christiaan Van Heijst nació en 1983 en los Países Bajos y desde temprana edad se sintió atraído por el cielo. A los 12 años decidió que quería ser piloto.

Inicialmente, comenzó a volar planeadores a los 14 años. Christiaan obtuvo su licencia de piloto privado (PPL) incluso antes de tener una licencia de conducir. Como un entusiasta piloto principiante de acrobacias aéreas, compitió en el Campeonato Nacional Holandés de acrobacias aéreas y en 2003, a la edad de 20 años, ganó el primer lugar.

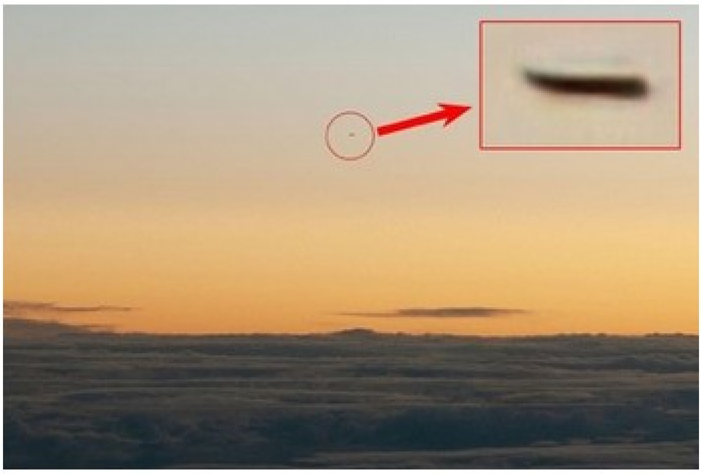
A la edad de 20 años, fue contratado como primer oficial en el avión turbohélice Fokker 50 volando por toda Europa, para múltiples aerolíneas africanas y como contratista militar en Afganistán.

Un tercer avistamiento extraño fue durante un vuelo con un 737 de Ámsterdam a Málaga a última hora de la tarde del 23 de Enero de 2010. Nos dimos cuenta de cierto objeto muy por delante de nosotros que mostraba una forma rectangular redondeada como si estuviéramos mirando en la parte trasera de un estela. Pero estábamos volando a 41.000 pies y apenas hay tráfico por encima de nosotros a estas altitudes. Estábamos en una ruta directa desde Pamplona (PPN) en la Región de Información de Vuelo de Madrid (FIR) a Málaga, por lo tanto no en una vía aérea formal y vimos el objeto muy, muy por delante de nosotros todo el tiempo sin cambiar de dirección. No pudimos estimar su distancia, por lo que juzgar su altitud era casi imposible, pero en caso de que fuera otro avión comercial, supusimos que podría haber estado 100 millas náuticas por delante de nosotros, tal vez un poco más. Con una distancia de 100 millas en mente, volaba mucho más alto que cualquier tráfico comercial, por lo que nuestra curiosidad se disparó.

Mientras seguíamos volando en el norte de España, preguntamos al ATC de Madrid si había algún tráfico conocido por delante y por encima de nosotros. Nos dijeron que no había tráfico y se preguntaron porque preguntamos. Así que les dijimos que vimos un objeto muy por delante de nosotros y bastante grande. Estábamos casualmente preguntándonos que era. Inmediatamente nos pidió que nos comuniquemos con la frecuencia de control de tráfico aéreo militar y les digamos lo que vimos. Estos militares fueron rápidos, interesados y tomaron nota de todo lo que vimos. Confirmó que no había ningún otro tráfico en absoluto, todo el camino hasta Marruecos; sin actividad militar, sin tráfico comercial, sin globos meteorológicos; nada. Vimos el objeto estacionario todo el tiempo durante al menos una hora, hasta que descendimos a las nubes sobre Málaga en posición CRISA, muy al sur de la península ibérica.

Entonces otra vez,
1. lo vimos con nuestros propios ojos y mi cámara lo capturó,
2. Era algo físico en nuestra atmósfera, fuera de nuestra atmósfera y no habría sido una sombra sino una luz reflejada y por lo tanto la luz como un planeta o la ISS, es visible porque refleja la luz hacia la Tierra,
3. Estaba muy lejos de nosotros y por lo tanto debe haber estado a una altura extrema.
4. Estaba estacionario lateralmente; podría haberse estado moviendo hacia/desde nosotros, pero dado que se mantuvo estable y del mismo tamaño para nosotros, esto parece poco probable.
5. El Control de Tráfico Aéreo se interesó mucho y rápidamente nos envió al controlador militar que se tomó en serio nuestro avistamiento y quiso saber todos los detalles. También confirmó que no había tráfico conocido delante de nosotros a ninguna altitud en toda España. No estoy seguro si esto significa que vimos algo extraordinario, pero sigue siendo interesante y nunca he visto algo así desde entonces. Próximamente serán analizados por el Sr. Tonio Cousyn de la organización francesa

IPACO. Tonio Cousyn también trabaja para GEIPAN y ha indicado que están muy interesados en este caso en particular.



Año 2015

El piloto del F-18 que filmó un famoso encuentro con un OVNI en 2015 conocido como “Gimbal” entregó evidencia secreta al Congreso de Estados Unidos y explicó que inicialmente pensó que el objeto volador era parte de un entrenamiento y lo fijó como un adversario.

El piloto naval que se encontró con el ‘Gimbal’ les dijo a los senadores que inicialmente creía que la aeronave era parte de un ejercicio de entrenamiento y se fijó en ella como un adversario.
“Hacia el final de uno de los vuelos nocturnos (redactado) que estaba realizando durante el período en el mar, él y su piloto detectaron una vía de contacto aéreo (redactado) que venía del este y se dirigía hacia el barco. Inicialmente pensando que podría ser un avión de asesoramiento simulado y parte del escenario COMPTUEX, tomó un bloqueo (redactado) para investigar más a fondo”, dicen los documentos.

“El contacto fue aproximadamente con un archivo de seguimiento estable, el avión remolcador determinó que no fue un ‘golpe falso’ y pudieron obtener un bloqueo a través del (redactado) que indicó además que el vehículo tenía un (redactado) Quedó claro a través de (redactado) que el piloto maniobró el (redactado) para mantener (redactado)”, agregaron los documentos.

Uno de los videos fue filmado en noviembre de 2004; los otros dos fueron filmados en enero de 2015. Los tres videos tenían el nombre en código ‘FLIR1′, ‘Gimbal’ y ‘GoFast’.

Año 2018

Los sorprendentes contenidos de los informes de posición incluían una foto filtrada que nunca antes se había hecho pública, relatos de 'Fenómenos Aéreos No Identificados' (UAP) que emergen del océano y se elevan por el cielo, y una admisión de que los orígenes extraterrestres de los objetos no pueden ser descartados.

La foto filtrada fue capturada en 2018 frente a la costa este de los Estados Unidos por un piloto militar usando la cámara de su teléfono celular, dijeron las fuentes.

La foto se describió anteriormente como la representación de un "objeto plateado" en forma de cubo "no identificado" que se cierne sobre el océano a una altitud de aproximadamente 30.000 a 35.000 pies.

Parece que la imagen fue capturada por el operador de sistemas de armas del asiento trasero de lo que parece ser un avión de combate F/A-18.

El Pentágono difunde vídeos de ovnis filmados por pilotos de la Marina de EEUUWashington, 28 Abr 2020 (AFP) - El Pentágono ha publicado oficialmente tres vídeos filmados por pilotos de la Marina estadounidense que muestran objetos voladores no identificados (ovnis). Uno de esos vídeos con imagen en blanco y negro es de noviembre de 2004, y los otros dos de enero de 2015. Ya llevaban tiempo circulando en internet, sobre todo después de que los publicara el diario The New York Times. El Departamento de Defensa estadounidense explicó el lunes en un comunicado que decidió difundirlos "para disipar cualquier falsa idea del público sobre la veracidad o no de las imágenes que fueron emitidas o sobre el hecho de saber si había más o no". "El fenómeno aéreo observado en los vídeos sigue calificado como 'no identificado'", añadió el Pentágono. En uno de esos vídeos se puede ver cómo un objeto de forma oblonga se desplaza rápidamente y, unos segundos después de ser detectado por uno de los sensores del aparato de la Marina, desaparece por la izquierda tras una repentina aceleración. En otro vídeo, se distingue un objeto por encima de las nubes, y se escucha en el audio de la cabina al piloto preguntando si se trata de un dron. "Hay un enjambre (...) ¡Madre mía, van todos contra el viento! ¡Un viento de oeste de 120 nudos!", dice su compañero de vuelo. "¡Mira esa cosa!", dice su interlocutor en un momento en el que el objeto empieza a realizar una rotación. El piloto de la Marina jubilado David Fravor, que avistó uno de esos ovnis en 2004, contó en 2017 a la cadena de noticias estadounidense CNN que ese objeto se desplazaba de forma errática. "Mientras me acercaba a él (...), aceleró rápidamente hacia el sur y desapareció en menos de dos segundo", era "como una pelota de ping-pong que rebota contra una pared", resumió entonces. Harry Reid, un exsenador de Nevada, estado donde se encuentran las instalaciones ultrasecretas del Área 51 de la Fuerza Aérea, celebró en un tuit que el Pentágono difundiera esas imágenes, aunque lamentó que los vídeos "apenas toquen la superficie de las investigaciones y la documentación disponibles". "Estados Unidos debe dedicar una mirada seria y científica a esto y a todas las implicaciones potenciales para la seguridad nacional. El pueblo estadounidense merece ser informado", escribió. En diciembre de 2017, el Departamento de Defensa reconoció haber financiado hasta 2012 un programa secreto de varios millones de dólares para investigar los avistamientos de ovnis. Los tres vídeos, "FLIR", "GOFAST" y "GIMBAL", pueden descargarse desde el sitio web del "Naval Air Systems Command".bur-mtp/bds/jhd/gma/piz

Los 8 nuevos informes, etiquetados como "no clasificados" y "solo para uso oficial", detallan avistamientos ocurridos desde 2013. La mayoría de los encuentros ocurrieron frente a la costa de Virginia y Carolina del Norte en una zona denominada "zona de advertencia", un espacio aéreo

restringido al entrenamiento militar. Siete de ellos involucran aviones caza F/A-18F Super Hornet o un F/A-18E Super Hornet.

El informe más antiguo es del 27 de junio del 2013, y da cuenta del encuentro entre un F/A-18F Super Hornet del Escuadrón de Cazas de Ataque 11 y un "avión de color blanco y aproximadamente del tamaño y la forma de un dron o misil".

En esa ocasión, el radar no detectó el objeto pero los pilotos si pudieron tener contacto visual con él. Aunque la Marina emitió avisos internos sobre el evento, no hubo avisos a otros aviadores o restricciones temporales de vuelo.

De acuerdo con el informe de otro incidente de noviembre de 2013, un piloto de un F / A-18 de la Marina "pudo ubicar visualmente una aeronave pequeña. La aeronave tenía una envergadura de aproximadamente 5 pies y era de color blanco sin otras características distinguibles".
"Debido al pequeño tamaño, se determinó que el avión era un UAS", dijo el informe.

Otro documento describe un incidente del 26 de marzo de 2014. "La aeronave desconocida parecía ser de tamaño pequeño, aproximadamente del tamaño de una maleta y de color plateado", se lee en el reporte.

Durante ese encuentro, uno de los aviones F / A-18 de la Marina "pasó a menos de 1000 pies del objeto, pero no pudo determinar positivamente la identidad de la aeronave". El informe agrega que el piloto "intentó recuperar el contacto visual con la aeronave, pero no pudo".

Por otra parte, los informes también advirtieron que los militares no pudieron determinar quién estaba operando la aeronave no tripulada y alertaron sobre el riesgo de posibles colisiones con los aviones de la Marina.

"Después del vuelo, la agencia de control contactó a numerosos operadores locales de UAS, pero ninguno afirmó tener conocimiento" de la aeronave no identificada, dice el informe de noviembre.
"Siento que puede ser solo cuestión de tiempo antes de que uno de nuestros aviones F / A-18 tenga una colisión en el aire con un UAS no identificado", advirtió uno de los autores de un informe.

El documento alerta que los drones "presentan un mayor riesgo en el aire que los aviones tripulados. A menudo son menos significativos visualmente y menos aparentes que los aviones tripulados".

Tras publicar los videos en abril, el Departamento de Defensa estadounidense explicó que "el fenómeno aéreo observado en los videos sigue calificado como 'no identificado'" y que decidió difundirlos "para disipar cualquier falsa idea del público sobre la veracidad o no de las imágenes que fueron emitidas o sobre el hecho de saber si había más o no".

"¡Mira esa cosa!"
Los videos causaron sensación, en especial por las expresiones de asombro de los pilotos.
La primera grabación, conocida por los expertos como "FLIR1", muestra un objeto de forma oblonga, que se acelera fuera de la vista de los sensores. En el video llamado "Gimbal" se escucha a un miembro de la tripulación decir "¡mira esa cosa!", en referencia un objeto volador. "Hay un enjambre (...) ¡Madre mía, van todos contra el viento! ¡Un viento de oeste de 120 nudos!", dicen los pilotos.

Por último, en la grabación conocida como “Go Fast”, también del año 2015, se aprecia un objeto volador que parece estar sobre la superficie del agua y se escucha a los equipos militares preguntándose “¿Qué demonios es eso?” y “¿Qué es eso, hombre?”.

= = = = = = = = = = =

La Marina publicó un documento que revela 8 incidentes entre el 27 de Junio de 2013 y el 13 de Febrero de 2019, en los que los pilotos de combate de la Marina informaron encuentros cercanos con vehículos aéreos no identificados, incluidos algunos que están peligrosamente cerca.

Los registros de la Marina, conocidos como informes de peligro, describen avistamientos tanto visuales como de radar, incluidas llamadas cercanas a los vehículos aéreos o sistemas de aeronaves no tripuladas.

Uno de esos incidentes ocurrió el 26 de Marzo de 2014 sobre el Océano Atlántico frente a Virginia Beach. Involucró un objeto plateado aproximadamente del tamaño de una maleta que fue rastreado en el radar que pasaba a 1.000 pies de uno de los aviones, según el informe.

Algunos de los incidentes involucraron escuadrones de combate a bordo del portaaviones Theodore Roosevelt. El teniente Ryan Graves, un ex piloto de F/A-18 Super Hornet, llamó a todo lo que hay por ahí un riesgo de seguridad. Le dijo a Whitaker que su escuadrón F/A-18F comenzó a ver UAP cuando actualizaron el radar de su avión, lo que hizo posible concentrarse con cámaras de orientación infrarroja.

Un incidente en el sur de California reavivó el interés del gobierno en los UAP. El incidente fue documentado por radar, cámara y 4 aviadores navales, incluido el Cmdr. Dave Fravor y la teniente comodoro Alex Dietrich, quienes también fueron entrevistados por Whitaker en “60 Minutes”.

Era Noviembre de 2004 y el grupo de ataque del portaaviones USS Nimitz estaba entrenando a unas 100 millas al suroeste de San Diego. Durante su ejercicio de entrenamiento, Fravor y Dietrich, cada uno con un oficial del sistema de armas en el asiento trasero de su F/A-18F, fueron desviados para investigar un objeto anómalo. Encontraron un área de aguas bravas turbulentas del tamaño de un Boeing 737 y vieron algo extraño encima.

Fravor recordó haber visto un pequeño objeto blanco con aspecto de Tic Tac. Dijo que era del tamaño de su F/A-18F sin marcas, sin alas y sin columnas de escape.

“Se volvió abruptamente y comenzó a reflejarme, así que cuando bajaba, comenzaba a subir. Era consciente de que estábamos allí”, dijo Fravor. “No sé quién lo está construyendo, quién tiene la tecnología, quién tiene el cerebro. Pero hay algo ahí fuera que era mejor que nuestro avión”.

Fravor y Dietrich se enteraron más tarde por los controladores del barco cercano USS Princeton que habían estado rastreando objetos anómalos similares durante días. Cuando Fravor y Dietrich se encontraron con el UAP, estaban desarmados. “Sentí la vulnerabilidad de no tener nada para defendernos”, dijo Dietrich. “Y luego me sentí confundido cuando desapareció”.

Año 2019

Las imágenes recientemente filtradas que parecen mostrar un objeto volador no identificado que ingresa al océano son auténticas. El Pentágono ha confirmado que el personal de la Marina de los EE. UU. obtuvo el video y el Grupo de Trabajo UAP de la Marina lo examinó.

El personal a bordo del USS Omaha, un barco de combate litoral de la clase Independence de la Marina de los EE. UU., obtuvo el video durante un incidente de 2019 frente a la costa de California.

El documentalista Jeremy Corbell publicó las imágenes en su cuenta de Instagram el viernes 14 de Mayo. En las últimas semanas, Corbell publicó previamente imágenes en su sitio web que mostraban una serie de objetos en forma de pirámide grabados por personal de la Marina que el Pentágono confirmó más tarde como auténticos. Corbell declaró que las imágenes recién publicadas se grabaron desde el Centro de Información de Combate (CIC) del USS Omaha aproximadamente a las 11 p.m. EST del 15 de Julio de 2019.

La portavoz del Pentágono, Susan Gough, confirmó que el personal de la Marina filmó el video y que la UAPTF lo incluyó en sus exámenes en curso. Sin embargo Gough se negó a ofrecer más comentarios en respuesta a las preguntas sobre si las imágenes se incluyeron en los informes del Grupo de trabajo UAP de la Marina y si el objeto en cuestión se clasificó como desconocido.

Según los registros que documentan el USS Omaha (LCS-12), la nave partió de su puerto de origen en San Diego para realizar pruebas en el mar el 7 de Mayo de 2019, después de una disponibilidad posterior al shakedown (PSA) de 10 meses. El 20 de Junio de 2019, el Omaha (Tripulación 212) hizo una breve parada para descargar municiones en Bravo Pier y luego amarró nuevamente en la Base Naval de San Diego antes de volver a navegar durante la mayor parte de Julio. El buque de guerra volvió a casa el 1 de Agosto.

El USS Omaha fue uno de varios buques de la Marina que detectaron objetos aéreos inusuales durante estos ejercicios en el verano de 2019 mientras operaban a 100 millas de la costa de California. Después de los incidentes, la oficina de campo del FBI en Los Ángeles realizó consultas e investigaciones a los oficiales de inteligencia naval. Las consultas incluyeron una con el Servicio de Investigación Criminal Naval y otra con el director del Centro de Operaciones de Inteligencia Marítima con la 3ra Flota de la Marina.

Año 2022

Dia 21 de Abril de 2022

La Administración Federal de Aviación (FAA) recibió su solicitud de FOIA con fecha del 25 de Abril de 2022 para obtener registros electrónicos o de otro modo sobre el avistamiento de objetos voladores no identificados del 22 de Abril de 2022. Se realizó una búsqueda en los Centros de Control de Tráfico de Rutas Aéreas de Boston y Washington (ZBWandZDC). Se adjuntan registros de (ZDC) en respuesta a su solicitud.

LXJ359 mientras viajaba a FL450 3 millas al SO de ESL, informó un OVNI en FL550. El informe era una luz extremadamente brillante que luego se convirtió en una cadena/línea de luces. Mientras pasaba por debajo del OVNI, las luces se apagaron, pero aún podía S99 algo allí. Además mientras estaba debajo, la aeronave tuvo una falla doble del sistema de referencia de actitud y una falla doble del piloto automático. Durante este tiempo, muchas otras personas informaron haber visto este OVNI. Otros indicativos - SWA368 SWA1393 UAL46. Además numerosos pilotos comenzaron a discutirlo en la guardia.

La web theblackvault.com dice:

Hace mucho tiempo que acecho en este submarino, pero estoy feliz de finalmente compartir algo. Esto es de mis contactos dentro de la FAA que describen un incidente sobre Kessel WV recientemente. El LXJ359 es un jet de negocios FlexJet Embraer Phenom que volaba a 45.000 pies a las 8:52 p. m. EST cuando vieron un objeto 10.000 por encima de ellos. Muy pocos aviones convencionales podrían alcanzar esta altura, especialmente sin el conocimiento de los controladores de tráfico aéreo. Al pasar por debajo del objeto aparentemente interrumpió la aviónica del avión. Si bien no se menciona específicamente en el memorándum, se me transmitió que otros pilotos vieron el objeto y se discutió en la frecuencia VHF 121.5 de la Guardia.

= = = = = = = = = =

Día 7 de Octubre de 2022

La Administración Federal de Aviación (FAA) dice

La Crosse Tower (LSE) informó que tenían un objetivo a 5 millas al sur de La Crosse. El objeto se describió como grande y a un nivel bajo, con luces rojas, azules y verdes alternas. ATC informó que no sabían si se trataba de un UAS, pero que estaban obteniendo buenos rendimientos primarios. También afirmaron que los drones generalmente no se registran como un objetivo principal. El sector ZMP que mostró el retorno primario informó que fue un retorno fuerte con cruces en la pantalla por todos lados.

2230 EDT / 0230 UTC 07/10/2022 Aeronave reportó fenómeno aéreo no identificado 5NM S de LSE a 1.500 pies. El fenómeno desconocido fue observado por LSE ATCT y se describió con luces verdes/rojas/azules parpadeantes y parecía "parecer una medusa". El fenómeno viajaba con rumbo oeste. ZMP observó un objetivo principal en RADAR en el área. No hay observaciones de aeronaves. Cuando se le preguntó más tarde, ZMP no informó observaciones adicionales en RADAR.

= = = = = = = = =

1 Diciembre 2022

Mail Online 19 Diciembre 2022

Testigos filmaron extrañas luces que surcaron los cielos rurales de Wisconsin este mes en múltiples videos asombrosos obtenidos por DailyMail.com, uno de los cuales tuvo un espeluznante encuentro cercano.

Las imágenes del 1 de Diciembre muestran luces blancas brillantes que atraviesan cielos nublados sobre las tierras de cultivo onduladas cerca de West Bend y Fredonia, Wisconsin. Moviéndose a velocidades increíbles y pareciendo provenir de encima de la delgada capa de nubes esta noche, los fenómenos dejaron a los testigos creyendo que habían visto una verdadera exhibición de ovnis.

DailyMail.com obtuvo videos de Kimberly, de 52 años, propietaria de un salón de West Bend, y de Ken, de 54, ex oficial de policía y trabajador de servicios financieros en Fredonia. El area está a unas 35 millas al norte de Milwaukee.

Kimberly dijo que conducía a casa con su esposo en Wallace Lake Road, West Bend, alrededor de las 10:45 p. m. cuando se encontraron con algo extraño a unos pocos pies de su automóvil.
"De repente, vimos lo que parecía ser un búho blanco que volaba en picado desde la parte superior derecha de los árboles, hacia abajo frente a los faros y hacia la izquierda", dijo a DailyMail.com.

Kimberly, de 52 años, dijo que en raras ocasiones veía un búho revolotear frente a sus faros mientras conducía por caminos rurales. Pero ambos estaban inquietos cuando el objeto blanco, que parecía emitir su propio brillo, se abalanzó frente a su automóvil 3 veces más.
"Nunca hemos visto ni dos seguidos", dijo. 'Nos miramos y dijimos, 'está bien, esto no es un búho, ¿qué diablos está pasando aquí?'
Fue entonces cuando comenzaron a ver las luces blancas en el cielo sobre ellos.
"Y mientras ambos nos inclinamos hacia el parabrisas, comenzamos a ver estas luces similares a las que capté en el video", dijo. “Simplemente no podíamos entender lo que estábamos viendo.
"Seguía moviéndose hacia el este", agregó.
Lo vimos durante varios minutos antes de que hiciera clic en mi cabeza, tengo mi teléfono, podría grabar esto. Y luego nos detuvimos para hacer esyo. No había ningún sonido. Era una noche de Wisconsin bastante clara y normal sin ningún clima extraño.

Kimberly dijo que en lugar de luces que brillaban desde el suelo, tenía la impresión de que estaban 'en el cielo brillando hacia nosotros'. Los videos de Kimberly y Ken capturan un momento en el que 4 de las luces aparecen en fila con una quinta volando desde la izquierda para unirse a ellos en formación. Las 5 salen disparadas hacia el horizonte oriental. Anteriormente en el video de Kimberly, las luces aparecen en un grupo apretado en lo alto, luego se dividen en unas 4 luces separadas y vuelan hacia el este.

Ken, de 54 años, comenzó a filmar después de notar las luces en el cielo sobre los campos fuera de su casa en Fredonia, Wisconsin, a unas 5 millas al noreste de Kimberly y al mismo tiempo. Los datos meteorológicos muestran que hubo nubes pero no tormentas con truenos o relámpagos en el área esa noche.

Un tercer testigo publicó videos en Facebook desde el exterior de su casa esta misma tarde, alrededor de las 7 p. m., a unas 80 millas al norte de Howard, Wisconsin. Andrea Lynn filmó 4 videos extraordinarios de luces multicolores parpadeando, volando en círculos y lanzándose por el cielo.

¿Alguien en el área de Green Bay ha visto los grupos aleatorios de luces en el cielo volando? ¿Alguna idea de lo que son? ella escribió en su publicación en las redes sociales.
"Me comuniqué con el servicio meteorológico nacional y me dijeron que vieron las mismas luces nuevamente una semana después". En el primer video, filmado desde una acera suburbana hacia el cielo nublado, aparece una luz blanca y luego 3 destellos más en forma triangular a su alrededor, desaparecen, luego la luz central se aleja a gran velocidad y desaparece en el horizonte. En el segundo video, una luz amarillenta resplandece en el cielo en un arco, se detiene momentáneamente y luego hace un cambio de dirección de 90 grados.

Acelera, luego aparece otra línea de luces en una pantalla muy similar a la capturada por Ken y Kimberly 3 horas después. El tercer video de Lynn es de una luz azul flotando en las nubes y el cuarto es de 2 luces amarillas bailando alrededor del cielo, juntándose por un segundo y luego desapareciendo de la vista. Un día después, el 2 de Diciembre, a unas 35 millas de distancia en Greenfield, Wisconsin, el maestro Chris Nowak viajaba en automóvil con su esposa y sus 2 hijos hacia las luces de Candy Cane Lane en West Allis, Wisconsin, una tradición festiva para la familia.

Mientras se dirigía hacia el norte por la carretera interestatal 43 sobre el paso elevado del río Fox alrededor de las 6:55 p. m., su esposa lo alertó sobre luces extrañas similares en el cielo nublado. "Realmente nunca antes había visto algo así", dijo Nowak a DailyMail.com. 'Era como una fila de iluminación a través de las nubes y latía a través del cielo increíblemente rápido. "Durante las 20 millas completas que manejamos, continuamos viéndolo", dijo. "No tenía ritmo... se movía de suroeste a noreste y, a veces, también de noreste a suroeste". Después de 5 minutos de verlo, se detuvo en el estacionamiento de una iglesia en Greenfield y comenzó a filmar, capturando lo que ahora era una luz 'azul púrpura' flotando en las espesas nubes, luego rayos de luces blancas. 'Se disparó a través de las nubes y se partió en 3 haces diferentes desde allí. Se movía a una velocidad increíble. Se aclaró hasta el borde de todo el cielo muy, muy rápido", dijo. Al igual que Kimberly, Nowak también descartó los reflectores en el suelo como una posible explicación.

"He visto focos, hemos llevado a nuestros hijos a Disney", dijo. 'Ves focos en las nubes... Esto tiene un aspecto muy diferente al que estábamos viendo. Nowak le mostró los videos a un amigo meteorólogo que tampoco tenía explicación y luchó por encontrar un fenómeno meteorológico que pudiera explicar las extrañas luces.

Esta noche, a cientos de millas de distancia al otro lado del lago Michigan, 2 mujeres que conducían por una carretera en Brighton, Michigan, captaron luces similares en la cámara. Kenna y Tasha Lynn VanBrocklyn publicaron en Facebook un video de luces blancas brillantes bailando en las nubes.

Los extraños fenómenos hicieron que uno gritara: '¿Qué demonios?'. Otros comentaron sobre el video de VanBrocklyns diciendo que creían que su avistamiento se debió a reflectores cercanos o un espectáculo de luces en un club de campo local.

Los avistamientos de Ken, Kimberly y Chris fueron descubiertos por primera vez por el ex agente del FBI Ben Hansen, presentador del programa UFO Witness en Discovery+. Hansen trabajó con DailyMail.com para investigar los casos. "Cuando se toma en consideración la totalidad de las circunstancias de lo que se presenció y donde se filmó, este caso se vuelve cada vez más convincente", dijo Hansen. Agregó que creía que los avistamientos de Ken y Kimberly eran difíciles de explicar como reflectores.

"Cuanto más aprendemos sobre los reflectores más avanzados de la industria y sus limitaciones, hay varias cosas que simplemente no cuadran", dijo el ex agente del FBI. "No solo no hay evidencia de que se hayan permitido o utilizado recientemente focos publicitarios en esta zona tan rural, sino que

la intensidad y la velocidad de las luces no se corresponden con la tecnología convencional. Es interesante notar que la mayoría de los avistamientos de ovnis en todo el mundo ahora se informan como 'anomalías de luz' y no como formas tradicionales como discos, cilindros o triángulos que normalmente vienen a la mente.

"Estos últimos avistamientos recuerdan a las luces de 'Foo Fighter' que describieron los pilotos durante la Segunda Guerra Mundial o las luces que zumbaban en Washington D.C. en 1952".

Otros avistamientos

A continuación se relatan otros avistamientos de los que se desconoce su fecha, pero por sus relatos, es importante relacionarlos.

Relato 1

Según el relato del Capitán Rodrigo Bravo Garrido de Chile en el libro UFOs de Leslie Kean

Uno de nuestros casos de aviación civil más importantes ocurrió en 1988 y demostró que los objetos volantes no identificados pueden ser un peligro para las operaciones aéreas. Un piloto de Boeing 737, en una aproximación final a la pista del aeropuerto Tepual de la ciudad de Puerto Montt, al sur de Santiago, se topó repentinamente con una gran luz blanca rodeada de verde y rojo. La luz se movía hacia el avión, venía directamente hacia él y el piloto tuvo que hacer un giro pronunciado a la izquierda para evitar una colisión. El fenómeno también fue observado por el personal de la torre de control.

Más recientemente en el año 2000, la tripulación de un avión chileno de la rama de aviación del Ejército que volaba al sur de Santiago, observó un objeto alargado en forma de cigarro de color gris brillante. Voló paralelo al lado derecho de la aeronave durante 2 minutos muy cerca de ella y luego desapareció a altísima velocidad por la costa montañosa. Este objeto fue detectado por el radar del centro de control de Santiago que avisó a la tripulación minutos antes del incidente y confirmó las

observaciones del piloto.

Dio la casualidad de que el piloto de este avión era el director de estudios de aviación militar y también fue mi instructor de vuelo durante mi entrenamiento para ser un piloto militar. Debido a mi conexión con él, tuve acceso al informe completo sobre este incidente presentado en mi departamento por los involucrados e investigué más el caso. Pude entrevistar a los otros pilotos, al ingeniero de vuelo y a los pasajeros del vuelo que también observaron el objeto.

Relato 2

Carter había tenido su propio avistamiento de ovnis en 1969 antes de convertirse en gobernador de Georgia. En 1973, cuando era gobernador, llenó a mano un formulario de informe de 2 páginas, en respuesta a una solicitud de un grupo civil de investigación de ovnis. Según su informe, estaba a punto de dar un discurso en una reunión en Leary, Georgia, una tarde de principios de Octubre. Él y 10 miembros del Club de Leones de Leary Georgia observaron un objeto brillante y autoluminoso, a veces tan grande como la luna. Durante más de 10 minutos, cambió de color y se acercó, se alejó, se acercó y luego se alejó y en otros momentos se detuvo; luego desapareció.

Relato 3

Del libro Disclosure de Steve Greer, las declaraciones del Coronel Ross Dedrickson

Por ejemplo hubo un misil Minuteman que fue destruido después de un lanzamiento desde la Base de la Fuerza Aérea Vandenberg. Esto es ahora un registro de asunto público. En este incidente, en realidad fotografiaron el OVNI siguiendo al misil mientras subía al espacio y al iluminarlo con un rayo, neutralizó el misil. Y esto quedó registrado. Todo fue silenciado.
. . . .
De hecho la nave espacial ET no pudo operar debido a la contaminación en el campo magnético del que dependía. Tenía entendido que a finales de los años 70 o principios de los 80 intentamos poner un arma nuclear en la Luna y explotarla para mediciones científicas y otras cosas que no eran aceptables para los extraterrestres.

S.G.: ¿Y qué pasó?
RD: Los extraterrestres destruyeron el arma mientras se dirigía hacia la Luna. La idea de cualquier explosión de un arma nuclear en el espacio por parte de cualquier gobierno de la Tierra no era aceptable para los extraterrestres y esto ha sido demostrado una y otra vez.
. . . . . .
Poco después de que me retiré de la Fuerza Aérea y aún mantenía contacto con amigos y asociados en varios lugares y con el Coronel Parker y el Comando de Defensa Aérea, el Comando Espacial en particular, me encontraría con él, mencionó un incidente que luego confirmé que una nave espacial fue al rescate del Apolo 13 y acompañaron al Apolo 13 en su viaje alrededor de la Luna y de regreso a la Tierra y en 2 ocasiones, pensaron que podrían transferir a la tripulación a su nave espacial, pero los vieron a salvo de regreso a la Tierra.

Relato 4

Del libro Disclosure de Steve Greer, las declaraciones del Sr. Enrique Kolbeck que fue controlador de tránsito aéreo sénior en el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México.

Hace más o menos 4 años tuvimos un incidente muy peligroso con un objeto no identificado. El OVNI sobrevolaba un edificio muy importante de la ciudad. Está ubicado en la última pista de la pista 5 del Aeropuerto de la Ciudad de México.

Este vuelo venía de Guadalajara a la Ciudad de México y le pasé el control de esta aeronave al otro controlador. Está comenzando la aproximación a la pista 5 precisamente. Vimos 2 objetos en la pantalla, 2 naves, muy cerca de la aeronave en este momento. Pero de repente y rápidamente desapareció. Tuvimos contacto por radar durante más o menos 30 segundos. Y el piloto no informa nada. Luego descubrimos que este avión en el giro final golpeó su tren de aterrizaje principal en este tipo de objeto.

Es importante que sepas que 2 horas después recibimos información de personas que estaban viendo el fenómeno sobrevolar el edificio. Luego escuchamos algo acerca de que el avión golpeó este objeto y fue muy, muy peligroso para nosotros, porque tenemos la responsabilidad de saber sobre todo lo que está volando en nuestro espacio aéreo.
. . . . . .
He estado viendo estos ovnis en el radar durante 7 años. Se informaron muchos avistamientos cerca del volcán en las afueras de la Ciudad de México.

Una vez cerca del volcán, un piloto mexicano tuvo una experiencia con 3 objetos volando a su alrededor. Dos de estos objetos volaban encima de las alas de la aeronave y el otro volaba frente a él. Hicimos que el radar registrara esta información.

Relato 5

Dice en su libro Secretos de la Propulsión Antigravedad de Paul La Violette
"...avistamiento que se realizó en Bahía, Brasil, en 1958 en el que se observó que un disco OVNI de 70 pies de diámetro emitía un resplandor azul plateado como una cortina hasta el suelo, creando un área iluminada en el suelo que era aproximadamente el doble del diámetro del OVNI. Después de ascender a una altitud de unos 600 pies, trazó un círculo cerrado en el cielo y cuando se inclinó para este giro, su foco luminoso en el suelo trazó un círculo mucho más grande. Hill concluye que la luminosidad que rodea a los ovnis y que proviene de sus rayos, debe ser causada por la energía de su campo que ioniza el aire y produce un plasma luminoso y frío. Él razona que el plasma debe enfriarse porque en un caso un OVNI que parecía una bola de fuego, pasó muy cerca del follaje sin quemarlo."

Relato 6

De las declaraciones del Sr. Harland Bently en el libro Disclosure de Steve Greer

Tuve otro, del que no puedo decir mucho. No puedo decir donde estaba. Estaba en una instalación en California, esto es todo lo que puedo decir y estaba haciendo un trabajo clasificado particular. Lo único que puedo decir es que estaba ocurriendo al mismo tiempo que nuestros astronautas estaban dando una vuelta alrededor de la Luna y de regreso. En su viaje a la Luna, los escuché decir que tenían un bogey (término usado para un objetivo desconocido y a menudo usado específicamente para denotar un OVNI) que llegaba a las 11:00.

Bueno, familiarizado con este término en particular, agucé mis oídos y comencé a escuchar y descubrí que Houston y los astronautas estaban hablando de una colisión. Los astronautas pidieron permiso para evitar una colisión y Houston finalmente otorgó este permiso para hacerlo. Más tarde los astronautas dijeron: "No es necesario. Ahora están paralelos a nuestro curso" y hubo una discusión sobre que era paralelo a este curso.

Era otro tipo de nave. Allí había portales por los que podían ver. Podían ver seres de algún tipo. No describieron a estos seres. Solo tomaron fotografías. Y después de un tiempo, unos miles de

kilómetros, ellos [el espectro] despegaron de la cápsula en la que estaban volando y se fueron. Solo dijeron que era una nave con forma de platillo. En realidad era paralelo a su oficio. Vieron movimiento. Vieron algo o alguien moviéndose dentro de esta nave. Esto sucedió antes del alunizaje. Probablemente fue en 1968, tal vez en 1967, en algún momento de este período. Entonces dijeron: "Ahí van". Y ellos [el espectro] se perdieron de vista casi de inmediato, por lo que pude deducir de su conversación. Este evento no fue editado debido a donde estaba [un puesto de escucha secreto].

Era un canal extremadamente restringido. De hecho cuando estaba trabajando en la NASA, entré en la biblioteca de la NASA buscando las cintas y nunca las encontré. Solo había un caballero allí conmigo cuando esto sucedió. Dijo algo como: "No escuchaste nada". Y yo dije, "¿oír qué?" Y esto fue el final de esto. De hecho el caballero estaba muy molesto de que yo estuviera allí para escuchar esto. Los astronautas estaban aproximadamente a medio camino de la Luna cuando esto sucedió.

Relato 7

De las declaraciones del Sr. Mark McCandlish en el libro Disclosure de Steve Greer

Entonces este es Brad Sorensen volviendo a mí 8 años después de la escuela y estamos hablando y él me está contando todas estas historias interesantes. Había un espectáculo aéreo que se avecinaba en la Base de la Fuerza Aérea de Norton, que solía ser una base activa de la Fuerza Aérea justo en la franja este de San Bernardino en el sur de California.

Sugerí que nos reuniéramos y fuéramos a este espectáculo aéreo. Escuché que iban a tener una demostración de vuelo del SR-71 Blackbird y él parecía saber mucho al respecto, así que dije, bueno, hagámoslo. Resultó que en el último minuto, la revista Popular Science volvió y me dijo que tenían una fecha límite muy, muy loca para otra ilustración y querían para saber si podría hacerlo durante el fin de semana, así que tuve que excusarme en este espectáculo aéreo.

Brad ya había hecho arreglos para ir e iba a traer a uno de sus clientes con él. Resultó que este cliente era un hombre alto, delgado, canoso, con anteojos un apellido que sonaba italiano. Ya era millonario por derecho propio y estaba nuevamente en la vida civil después de haber sido Secretario de Defensa o Subsecretario de Defensa. Brad quería que conociera a este caballero y si lo hubiera sabido en este momento, probablemente le habría dicho a la revista que esperara, porque en este momento no tenía idea de lo que me iba a perder.

Créeme, me he pateado a mí mismo desde entonces, porque la semana siguiente, después de que Brad regresó a casa, me llamó y me contó sobre el espectáculo aéreo. Me contó lo que había visto allí: aparentemente justo en el momento en que el equipo de demostración de vuelo de la Fuerza Aérea, los Thunderbirds, planeaba comenzar su espectáculo, este caballero con el que Brad estaba dijo: "Sígueme", y [fueron] caminando hacia el otro extremo del aeródromo, lejos de donde estaban las multitudes, a este enorme hangar que está en la Base de la Fuerza Aérea de Norton. No recuerdo el número de edificio, pero debe ser uno de los hangares más grandes en el inventario de la Fuerza Aérea.

De hecho en la base se llamaba El Gran Hangar. Parecen 4 hangares gigantes estilo cabaña Quonset que están todos conectados en el medio, con tiendas y áreas de trabajo alrededor de los bordes y hay una especie de divisor en el medio.

Este caballero llevó a Brad allí. Él dijo: "Estoy aquí para hablar con el tipo que dirige el espectáculo", por lo que el guardia entra y sale el mismo guardia con un caballero en un traje de 3 piezas, quien inmediatamente reconoce a este tipo con el que está Brad: este tipo que especulo era

probablemente Frank Carlucci. Entran e inmediatamente después de pasar por la puerta, este tipo aparentemente hace pasar a Brad como su ayudante de este tipo que está administrando la exhibición que está ocurriendo dentro de este hangar. Esta exhibición es para algunos de los políticos locales autorizados para obtener información de alta seguridad, [más] algunos de los oficiales militares locales.

Bueno, tan pronto como entran, este tipo con el que está le dice a Brad: "Hay muchas cosas aquí que no esperaba que tuvieran en exhibición, cosas que probablemente no deberías". Así que no hables con nadie, no hagas preguntas, solo mantén la boca cerrada, sonríe y asiente, pero no digas nada, solo disfruta el espectáculo. Saldremos de aquí tan pronto como podamos".

En el proceso, el presentador o la persona que dirigía el programa se comprometió mucho con el caballero con el que estaba Brad, así que los trajeron y les mostraron todo. Estaba el prototipo perdedor de la competencia B-2 Stealth Bomber. También tenían lo que se llamaba Lockheed Pulsar, apodado Aurora. Estas cosas tenían la capacidad de estar en cualquier parte del mundo 30 minutos después del lanzamiento con la capacidad de 121 ojivas nucleares, ya sabes, probablemente armas de 10 a 15 megatones, un vehículo de reentrada nuclear de tipo táctico.

Entonces volviendo a la historia de Brad en la Base Norton de la Fuerza Aérea: una de las otras cosas que dijo fue que después de mostrarles todos estos aviones, tenían una gran cortina negra que dividía el hangar en 2 áreas diferentes. Detrás de estas cortinas había otra gran área y dentro de esta área tenían todas las luces apagadas. Entonces entran y encienden las luces y aquí hay 3 platillos voladores flotando en el piso, sin cables suspendidos del techo que los sujeten, sin tren de aterrizaje debajo, simplemente flotando, flotando sobre el piso. Tenían pequeñas exhibiciones con una cinta de video en funcionamiento, que mostraba el más pequeño de los 3 vehículos sentado en el desierto, presumiblemente sobre el lecho de un lago seco, en algún lugar como el Área 51. Mostraba este vehículo haciendo 3 pequeños movimientos rápidos y saltando; luego [eso] aceleró hacia arriba y se perdió de vista, desapareciendo por completo de la vista en solo un par de segundos, sin sonido, sin estampido sónico, nada.

Tenían una ilustración recortada, muy parecida a la que les mostraré en un momento, que mostraba cuales eran los componentes internos de este vehículo y les quitaron algunos de los paneles para que pudiera mirar adentro y veo tanques de oxígeno y un pequeño brazo robótico que podría extenderse desde el costado del vehículo para recolectar muestras y otras cosas. Entonces, obviamente, este es un vehículo que no solo es capaz de volar a través de la atmósfera, sino que también es capaz de salir al espacio y recolectar muestras y está usando un tipo de sistema de propulsión que no hace ruido. Por lo que podía ver, no tenía partes móviles y no tenía gases de escape ni combustible para gastar, simplemente estaba flotando.

Entonces escuchó atentamente y recopiló toda la información que puedo y cuando regresó, me contó como había visto estos 3 platillos voladores en este hangar en la Base Norton de la Fuerza Aérea el 12 de Noviembre de 1988, era un sábado. Dijo que el más pequeño tenía algo de forma de campana. Todos eran idénticos en forma y proporción, excepto que había 3 tamaños diferentes. El más pequeño, en su parte más ancha, era plano por abajo, algo acampanado y tenía encima una cúpula o media esfera. Los lados estaban inclinados en un ángulo de aproximadamente 35º con respecto a la vertical pura.

Los paneles que estaban alrededor de la falda se habían quitado, por lo que podía ver uno de estos grandes tanques de oxígeno en el interior. Fue muy específico al describir los tanques de oxígeno como de entre 16 y 18 pulgadas de diámetro, alrededor de 6 pies de largo y todos estaban orientados radialmente como los rayos de una rueda. Este domo que era visible en la parte superior era en realidad la mitad superior de un gran compartimento para la tripulación en forma de esfera que

estaba en el medio del vehículo y alrededor del medio de este vehículo había en realidad una gran molde de plástico que tenía este gran conjunto de bobinas de cobre en él. Dijo que tenía unas 18 pulgadas de ancho en la parte superior y entre 8 y 9 pulgadas de grosor. Tenía tal vez de 15 a 20 capas apiladas de bobinas de cobre en su interior.

La parte inferior del vehículo tenía un grosor de aproximadamente 11 o 12 pulgadas. En ambos casos, la bobina y este gran disco en la parte inferior eran como una gran fundición de plástico, una especie de plástico transparente de color azul verdoso o podría haber sido vidrio. Determiné usando mis habilidades de artista conceptual, que había exactamente 48 secciones como rebanadas delgadas de pastel de pizza y cada sección dentro de este molde probablemente pesaba 4 o 5 toneladas a juzgar por el grosor y el diámetro. Debe haber sido monstruoso en peso. Estaba lleno de placas de cobre de media pulgada de espesor y cada una de las 48 secciones tenía 8 placas de cobre.

Entonces aquí volvemos nuevamente a los condensadores de placa y la posibilidad de que alguien encuentre una manera de usar el efecto Biefield-Brown, este efecto de levitación en el que carga un condensador para levantarlo hacia una placa positiva. Ahora cuando tienes 8 platos apilados allí, se alternan. Va: negativo positivo, negativo, positivo, negativo, positivo, 4 veces, por lo que finalmente terminas con el positivo. las placas siempre están por encima de un conjunto de placas negativas a medida que subes.

En el interior del compartimiento de la tripulación había una gran columna que bajaba por el medio y había 4 asientos eyectables montados espalda con espalda en la mitad superior de esta columna. Luego justo en el medio de la columna, había un gran volante de algún tipo.

Bueno, esta nave era lo que llamaban el Vehículo de Reproducción Alienígena; también fue apodado Flux Liner. Este sistema de propulsión antigravedad, este platillo volador, era uno de los 3 que había en este hangar en la Base Norton de la Fuerza Aérea. [Su] sistema de visión sintética [usó] el mismo tipo de tecnología que el sistema de control de armas que tienen en el helicóptero Apache: si [el piloto] quiere mirar hacia atrás, puede elegir una vista en esta dirección y las cámaras giran en pares. [El piloto] tiene una pequeña pantalla frente a su casco y le da una vista alternativa. Él [también] tiene un pequeño juego de anteojos que usa; de hecho, ahora puede tener un sistema de visualización en 3-D para su cámara de video que hace lo mismo, así que cuando mira a su alrededor, tiene una perfecta vista 3- D del exterior, pero sin ventanas. Entonces, ¿por qué no tienen ventanas? Bueno, probablemente se deba a que los voltajes de los que estamos hablando [que se usan] en este sistema probablemente eran entre, digamos, medio millón y un millón de voltios de electricidad.

Ahora dijo que había 3 vehículos. El primero, el más pequeño, el que fue parcialmente desarmado, el que se mostró en el video que se estaba ejecutando en este hangar el 12 de Noviembre de 1988 en la Base Norton de la Fuerza Aérea, tenía aproximadamente 24 pies de diámetro en su parte más ancha justo en la base. El siguiente más grande tenía 60 pies de diámetro en la base.

. . . .

Ahora cuando Brad describió el sistema de control, dijo que por un lado estaba este gran potenciómetro de alto voltaje, es como un reóstato, un gran controlador. Le permite poner progresivamente más electricidad a través del sistema a medida que empuja la palanca. En el otro lado del sistema de control, había una especie de barra metálica que sobresalía como el cuello de una cigüeña y justo en la punta había una especie de bola de apariencia metálica. Adjunto a esta bola había una especie de cuenco que parecía colgar de la parte inferior de la bola, casi como si estuviera unido magnéticamente a ella. Dijo que todo simplemente se quedaría allí y se balancearía y se inclinaría, casi como un gran barco anclado en un puerto en el océano, flotando en el agua. Estaba literalmente en un mar de energía.

. . . .

Brad dijo que en esta exhibición en la Base Norton de la Fuerza Aérea, un general de 3 estrellas dijo que estos vehículos eran capaces de alcanzar la velocidad de la luz o mejor. Ah, por cierto, el más grande de estos vehículos tenía entre 120 y 130 pies de diámetro. Quiero decir, esto es enorme cuando lo piensas, es simplemente enorme.
. . . .
Brad sostuvo que dentro de esta gran cámara de vacío en la columna central que está dentro de todo lo demás, dentro del volante, dentro de las bobinas secundarias de la bobina de Tesla, dentro del compartimiento de la tripulación, hay vapor de mercurio. El vapor de mercurio conducirá la electricidad, pero produce todo tipo de efectos iónicos. Estas pequeñas moléculas de mercurio se cargan de formas inusuales y si disparas una enorme cantidad de electricidad a través del vapor de mercurio que está en un vacío parcial, hay algo especial, algo inusual que sucede en este proceso.

Relato 8

Entrevista de Mayor George Filer III en el libro Disclosure de Steve Greer

Esta mañana en particular, cuando entré al puesto de mando, me recibió el jefe del puesto de mando, y me dijo que [había] sido una noche muy emocionante, que [habíamos] tenido ovnis sobre McGuire toda la noche, que aparentemente uno había aterrizado o posiblemente se había estrellado en Fort Dix y que cuando un policía militar se encontró con el extraterrestre, sacó un arma y le disparó. Y yo dije, ¿extranjero, [ese tipo de] extranjero? Estaba un poco confundido por él diciendo alienígena. Y él dijo: "No, un extraterrestre del espacio exterior". Fue muy específico sobre el hecho de que un extraterrestre del espacio exterior había recibido un disparo en Fort Dix y que había huido después de ser herido y se dirigió a McGuire. Ahora McGuire y Fort Dix solo tienen una cerca entre ellos y este extraterrestre aparentemente trepó la cerca o pasó por debajo y llegó a McGuire y murió al final de la pista. La policía de seguridad estaba ahí afuera y había capturado el cuerpo, por así decirlo, y lo estaban custodiando. Dijo que un C-141 de Wright-Patterson vendría a recoger el cuerpo.

Relato 9

De la entrevista a Don Bockelman del libro Disclosure de Steve Greer

Estaba sentado de nuevo en mi sala de estar, solo que esta vez estaba viendo una película. Las luces estaban apagadas en mi casa. Vi un objeto y mis estimaciones fueron que tenía aproximadamente una milla de ancho y 1,100 pies de espesor. Moviéndose a aproximadamente 600 millas por hora sin sonido. Obtuve una vista muy, muy clara de su forma porque esa noche estaba despejado y había salido la Luna. Podía ver su forma muy bien. Había cientos de luces en él.

Tenía una forma aproximadamente triangular. Un poco de forma triangular truncada porque en la parte de atrás era como un triángulo que está cortado. Podía ver los lados de la misma. Había hileras de luces subiendo por los lados. Había filas de luces dando vueltas alrededor del perímetro. Había hileras de luces cruzando el fondo. Vi una serie de chorros silenciosos venir desde el sur en fila india a intervalos de 4 minutos y volar a través de la ruta de vuelo [del OVNI]. Los jets eran tan silenciosos que casi no se pueden escuchar en las cintas. Nunca he visto este modelo particular de jets y soy bastante bueno identificando jets militares.

Relato 10

De la entrevista al profesor Paul Czysz del libro Disclosure de Steve Greer

Cuando estaba en Wright-Patterson, teníamos los platillos voladores que cubrían la distancia de Columbus a Detroit en algo así como el equivalente a unas 20.000 millas por hora. En este entonces

no creo que nadie en el negocio aeroespacial ordinario hubiera tenido conocimiento de física cuántica o agujeros de gusano o el tipo de cosas que sabemos ahora. Pero si ahora fuera al CERN y hablara con los físicos de partículas, seguramente le dirían que algo de esto era posible porque lo ven todo el tiempo. Donde creen ver masa, en realidad ven energía congelada en un cuanto de tiempo. Lo que están viendo es realmente un paquete congelado de energía. Se mueve de un lado a otro casi sin restricciones.

Relato 11

De la entrevista a Donna Hare del libro Disclosure de Steve Greer

Uno de los caballeros con los que había sido amigo y con el que todavía hablo ocasionalmente señaló mi atención a un área de este mosaico. Era un panel de un mosaico que son varios paneles unidos para formar una imagen más grande. Creo que eran imágenes de satélite, pero no estoy seguro. Eran aéreos mirando hacia abajo. Y dije, esto es muy interesante.

Explicó todo. Y luego, con una sonrisa en su rostro, dijo, mira hacia allá. Y miré. Y en uno de los paneles de fotos vi un punto blanco redondo. Y en ese momento tenía líneas muy nítidas, muy nítidas. Y le dije ¿qué es eso? ¿Esto es un punto en la emulsión? Y luego sonríe y dice que los puntos en la emulsión no dejan sombras redondas en el suelo. Y había una sombra redonda en el ángulo correcto con el sol brillando sobre los árboles. Lo miré y me sobresalté bastante porque había trabajado allí varios años y nunca había visto algo así, nunca había oído hablar de algo así. Y dije, ¿es esto un OVNI? Y él me sonríe y dice, no puedo decirte eso. No puedo decirte eso. Lo que sabía que quería decir era que era [un ovni], pero no me lo pudo decir. Entonces dije, ¿qué vas a hacer con esta información? Y él dijo, bueno, siempre tenemos que retocarlos antes de venderlos al público. Y me sorprendió que tuvieran un protocolo para deshacerse de las imágenes de ovnis en estas cosas.

Entonces, como precaución, ellos [los astronautas] fueron puestos en cuarentena por un tiempo. Este hombre en particular estaba en cuarentena con ellos y fue parte de su interrogatorio. Dijo que muchos de ellos hablaron sobre sus experiencias al ver que estas naves los seguían. Creo que había 3 en la Luna cuando aterrizaron. Y creo, esto es lo mejor que recuerdo, que la palabra clave era Papá Noel para estas naves.

Dijo que algunos [de los astronautas] que querían hablar fueron amenazados. Habían firmado papeles para no hablar. Les quitarían sus jubilaciones. Estaba abrumado con esta información, así que comencé a hacer preguntas. Ciertas personas que conocía eran personas clave en la organización, así que las sacaría del sitio. Íbamos a almorzar y yo hablaba con ellos. Y solo me decían cosas y luego juraban que si alguna vez decía que lo decían, decían que mentía. Un señor que conocía muy bien estaba en cuarentena con los astronautas. Dijo que casi todos ellos han visto cosas cuando fueron a la Luna. De hecho uno dijo que las naves estaban en la Luna en el momento del alunizaje. Pero este hombre ha desaparecido de la faz de la Tierra. He tratado de encontrarlo pero solo tengo su nombre. Se lo he dado al Dr. Greer.

También conocí a un guardia de seguridad que se vio obligado a quemar muchas fotos de ovnis. Vino a mi oficina y estaba muy asustado. Dijo, Donna, escuché que estabas interesada en este tema. Él dijo, yo solía trabajar allí. Y un día vinieron unos soldados con uniforme de faena y me hicieron quemar cuadros. Dijo que los estaba quemando y se vio obligado a no mirarlos. Pero fue tentado. Miró a uno de ellos y era un OVNI en el suelo. Poco después recibió un golpe en la cabeza con la culata de un arma y todavía tenía una cicatriz en la frente. Ahora este caballero estaba aterrorizado. Estaba asustado de su mente. Y también dijo que en la foto había un ovni con pequeños bultos. Parecía que acababa de aterrizar.

Relato 12

De la entrevista al teniente Bob Walker del libro Disclosure de Steve Greer

Después de que terminó la guerra [la Segunda Guerra Mundial], comenzamos a traer muchas cosas del extranjero. Recuerdo que trajeron un submarino alemán tipo U a los muelles de Ft.Monroe. Y durante el mismo período de tiempo, NACA [el predecesor de la NASA] tuvo una jornada de puertas abiertas un fin de semana. Me dirigí a NACA a uno de los túneles de viento porque estaba interesado en los aviones. Y en el túnel de viento estaba lo que yo describo como un platillo volante. No había duda sobre la forma de la nave que estaba allí. Tenía de 25 a 35 pies de diámetro. Probablemente 4 o 5 pies de profundidad y grosor, pero luego se reducía en los extremos.

Estuve tan cerca como a 10 pies y estaba sobre un pedestal. Estaba apuntalado y pensé que era una nave extraña. Esto es antes de que comenzara a desarrollarse el interés por los ovnis, pero lo habían traído de Alemania y estaba en el túnel de viento. Mi curiosidad era como se maniobra esto. Una sección de la pendiente tenía un dosel de plexiglás encima. Por lo que me dijeron, quienquiera que fuera el piloto se acostaría boca abajo y volaría esta nave desde una posición boca abajo y el plástico estaba sobre el borde del platillo volador. Un piloto promedio podría entrar.

En cuanto a como era propulsado, no lo sé. No recuerdo haber visto escape. No había hélices. No era uno de esos aviones más ligeros que el aire de ninguna manera. No había medios visibles de propulsión.

Más tarde trabajé para una estación de televisión y a menudo volaba para ellos. Así que siempre llevaba una cámara conmigo cada vez que subía y esta tarde en particular había estado levantada probablemente media hora. Supervisé el aeropuerto y la torre para asegurarme de que no estorbaba a nadie. Normalmente volaba a unos 2.000 pies. Y casualmente capté una extraña transmisión de la torre. La torre dijo que había un objeto en forma de disco que venía del oeste. Y pensé: "Bueno, esta es una muy buena oportunidad. Echaré un vistazo y veré si puedo verlo". Ahora supongo que si tuviera que estimar la altitud, el objeto estaría en algún lugar a no menos de 50.000 y más.

Así que llamé a la torre después de que alertaran a la gente de lo que se avecinaba en el área. Y la torre dijo: "¿Qué quieres hacer?" Y dije: "Si no te importa, ¿me sacas de 2.000 y me dejas ir a 12.000, que era mi altitud máxima sin oxígeno. Y me dijeron: "Adelante". Y me tomó varios minutos llegar, subí de 2 a 12 y me levanté y en este momento pasaba una bola plateada y tomé varias tomas en una película de 35 mm mientras pasaba.

Y lo siguiente que supe fue que se había ido. Después de que me agaché, pregunté que pasó y me dijeron: "Bueno, habían alertado a los combatientes en Langley y estaba volando y cuando llegué a esta altitud, se había ido."

Como estaba trabajando en una estación de televisión que era propiedad del periódico, me sentí libre de ir al periódico y al laboratorio fotográfico y dije: "Tengo mucha curiosidad por saber que tenemos aquí. Si me dejais, desarrollemos esta película ahora mismo".

Así que se lo di al fotógrafo a cargo que era un amigo y él lo reveló y se podía ver la bola plateada en la imagen. Y yo dije: "Bueno, llevémoslo un poco más lejos. Si no le importa, magnifiquemos esto. Hagámoslo explotar". No sé cuantas veces la ampliamos hasta que llegamos al punto en que la bola plateada llenó todo el marco de un 8x10. Estaba borroso, pero era una ampliación de lo que acabábamos de tomar. Y después de ampliarlo, vimos que ya no era una bola circular. Era un objeto con forma de balón de fútbol. Tenía puntas en cada extremo.

Relato 13

De la entrevista a Leonard Pretko del libro Disclosure de Steve Greer

Mi nombre es Leonard Pretko. Soy de Waldwick, Nueva Jersey. Ingresé al ejército el 23 de Agosto de 1949 en Jersey City. Fui al ejército con mi hermano gemelo. Había ido a la Base de la Fuerza Aérea Lackland para recibir mi capacitación en comunicaciones y luego me enviaron a Hickham Field, Hawai. Llegué allí el 4 de Mayo de 1950 y salí de allí el 4 de Mayo de 1953. En este momento yo era Sargento Mayor y trabajaba en comunicaciones y retransmisión meteorológica. Hickham Field tenía 2 teatros. Uno era un teatro cerrado y luego había un teatro al aire libre al final de Hickham Field, junto a la entrada de Pearl Harbor. Una noche estaba viendo una película afuera en el cine y había unas 250 personas allí.

Por supuesto en Hawái la única vez que llueve en verano es en las montañas. Así que era una noche clara con la luna sobre nuestro hombro izquierdo. Yo estaba en medio de la audiencia en el lado derecho. Alguien se dio la vuelta y dijo: "¿Qué diablos es esto?"

Todos se volvieron y miraron a la derecha y sobre la entrada de Pearl Harbor había 9 discos plateados. El primer avistamiento que tuvimos eran como una letra "L". Antes de que nos diéramos cuenta, iban de un lado a otro y hacían todo tipo de maniobras. Duró unos 10 minutos. Todo el mundo siguió mirando. Hicimos que un coronel se levantara y dijo: "No se preocupen, amigos. Estos son solo focos".

Bueno, siendo un idiota como yo, salté y dije: "Coronel, ¿qué quiere decir con focos? No hay nubes. No hay un rayo de luz que venga de ningún lado". Me dijo que me callara. En este momento saltó el Coronel Bird, su nombre era Miller, y dijo: "Coronel, cállese usted. No va a engañar a la gente de aquí. Todos son militares". Así que observamos las cosas durante unos 10 minutos y luego despegaron.

Estas cosas eran realmente rápidas. Hubo momentos en que leímos en el periódico de Honolulu que habían rastreado estos objetos una vez que iban de Hawai a Japón en 8 minutos.

Electrogravitación

Como dice Paul LaViolette en su libro Secrets of Antigravity Propulsion en referencia a la electrogravitación

"Los orígenes de la electrogravitación se remontan a principios del siglo XX, al trabajo de Nikola Tesla con descargas de choque de alto voltaje y algo más tarde al descubrimiento relativamente no publicado de T. Townsend Brown de que los campos electrostáticos y gravitacionales están estrechamente entrelazados. Desafortunadamente el efecto electrogravitatorio ha sido ignorado en su mayor parte por los académicos convencionales, porque el fenómeno no es explicado ni por la electrostática clásica ni por la relatividad general, lo que impide efectivamente que se enseñe en los cursos universitarios como la física y la ingeniería eléctrica. Más bien para descubrir los secretos de la electrogravitación, uno debe profundizar en artículos de divulgación científica, patentes e informes técnicos relativamente oscuros que alguna vez tuvieron un estado de clasificado. Quizás el mejor lugar para comenzar es revisar parte del trabajo fundamental de Brown."

En la Secret Space Program Conference del año 2015, Paul LaViolette explica que con una nave similar al bombardero B-2 pero con propulsión electrogravítica, se puede ir a Marte en 5 días y con un coste de 25 dólares. Estas naves interplanetarias existen y las tiene el ejército de los EE.UU. Por esta razón cabe pensar que en el año 2022, USA pueda disponer de bases en la Luna y en Marte.



Tecnología MHD (Magnetohidrodinámica)

En cuanto al libro Ovnis et armes secrètes américaines de Jean-Pierre Petit, trancribo su prefacio firmado por Jacques Benveniste

"Con motivo de una simple participación en un congreso sobre "propulsión avanzada"en Inglaterra, a principios de 2001, el autor se encuentra con especialistas estadounidenses en "proyectos especiales" que también resultan ser actores importantes en los "programas negros". Llega a conseguir su confidencias regateando sobre lo que sabe él mismo. La información recopilada es sorprendente: los estadounidenses han tenido desde 1980, torpedos MHD (magnetohidrodinámicos) disparando a más de 2.000 km/h; uno de los delegados los diseñó y desarrolló. Ellos poseen también un hipersónico "Aurora" que vuela a 10.000 km/h y 60 kilómetros de altitud. Este avión espía "orbitable" es el sucesor del SR-71 "Blackbird". Así se revela toda una gama de actividades estadounidenses de las que los europeos ignoran la existencia, pero no los rusos, que tenían un proyecto similar "Ajax". No tuvo éxito debido a la falta de medios económicos.

Los estadounidenses están 25 años por delante de los europeos en cuestiones estratégicas. Sus "torpedos de hipervelocidad", 15 veces más rápidos que los de la armada francesa por ejemplo, son

capaces de destruir los submarinos de un adversario potencial en 6 segundos, destruyendo así sus plataformas de fuego nuclear antes de que puedan activarse. Por supuesto todo gira en torno al MHD que los europeos lo descuidaron e incluso lo abandonaron a principios de la década de 1970. Por el contrario los estadounidenses, a través de una política de desinformación muy eficaz, lo cual coinciden sin el menor complejo, han logrado hacer creer que estaban abandonando este sector pero han desarrollado en secreto proyectos de gran envergadura.

¿Por qué estos especialistas hablaron con Jean-Pierre Petit? Porque los rusos conocen los programas estadounidenses desde hace décadas. ya que desarrollan lo mismo en casa. Un secreto compartido ya no es uno.

"Delirio tecnológico", dirán algunos. Sin embargo en 1976, Jean-Pierre Petit fue el primer europeo en ver con sus propios ojos los láseres de Livermore. Cuando regresa de Estados Unidos, pronuncia la palabra "teravatios" (un millón de megavatios) y los especialistas franceses en láser, civiles o militares, no lo entienden. En este momento intentó en vano hablar de "armas de energía dirigida", es decir, de lo que luego se convertiría en la "guerra de las galaxias". No le creemos ni le escuchamos. Unos años más tarde, a principios de la década de 1980, habló de "invierno nuclear", un concepto inventado por su amigo Vladimir Alexandrov que acababa de ser asesinado en Madrid. Los medios lo ignoran.

Cuando se trata de MHD, los europeos han “dormido” durante 25 años. El despertar será brutal. Investigadores estadounidenses recuperaron restos de ovnis a fines de la década de 1940. "Aurora" es simplemente la transcripción "Tierra" de una lanzadera hipersónica de origen extraterrestre. Posteriormente en un intento de seguir siendo los únicos en beneficiarse de esta ganancia inesperada, desacreditaron el archivo OVNI. Los europeos marcharon pero los rusos no, quienes debían tener sus propias "pruebas". Hoy los franceses están empezando a adivinar que se armaron muy bien.

Durante este coloquio en pleno invierno en una pequeña universidad inglesa, Jean-Pierre Petit recogió así las confidencias de especialistas. Siguiendo los acuerdos realizados con ellos, no se mencionarán sus nombres reales. Quienes tengan dudas pueden consultar los anexos técnicos al final del libro. El autor espera con firmeza a científicos, ingenieros, especialistas en mecánica de fluidos, física del plasma y otros fabricantes de aviones que acepten debatir. Sin embargo es inútil esperar asistir a una reunión cara a cara entre el autor y un especialista en MHD: ¡no existen en Francia desde hace 25 años! El único que ha seguido interesado en esta disciplina, donde desempeñó un papel pionero que los estadounidenses lo sabían perfectamente bien, era ... Jean-Pierre Petit.

En cuanto a la tecnología MHD (Magnetohidrodinámica), es importante señalar que en el año 1991, se completó el primer prototipo de tamaño completo Yamato 1 del mundo en Japón después de 6 años de investigación y desarrollo (I + D) por la Ship & Ocean Foundation. Este barco transportó con éxito a una tripulación de más de 10 pasajeros a velocidades de hasta 15 kmh en el puerto de Kobe en Junio de 1992.

Conclusión

La realidad es que desde la existencia del uso de la energía eléctrica a principios del siglo XX, los más ricos del planeta han invertido en la generación de la energía eléctrica con unos generadores costosos y muy contaminantes como son las centrales hidraúlicas, las centrales térmicas y las centrales nucleares.

Es evidente que el precio que nos hacen pagar la energía está muy por encima de sus costes de producción. ¿Por qué las propias empresas generadoras de electricidad construyen granjas de placas fotovoltaicas? Porque generan electricidad a precio muy bajo y la venden a precio de energía contaminante (fuel, gas) que es muy alto.

Desde la existencia del uso de la energía eléctrica a principios del siglo XX, hay generadores de energía eléctrica mucho más baratos, casi de coste cero, y NO contaminante. Las personas que han intentado poner en marcha estas iniciativas han sido perseguidos e incluso asesinados como fue el caso de Nikola Tesla.

Ahora lo que debemos hacer es dar a conocer las alternativas de la generación de energía libre, es decir, de coste casi cero y no contaminantes. La principal alternativa actual son las placas solares y sus baterías asociadas. Otra es la instalación de módulos iónicos en las comunidades de vecinos y pueblos que conlleva la existencia de un contenedor. (https://moduloionico.com) y muchas más.

Con el invento de Hans Coler que cabe en una caja de zapatos, una caja de estas proporciona suficiente energía eléctrica a una casa. Una caja de estas en un coche eléctrico, funciona siempre sin repostar. NO es ciencia ficción, lo dice la Universidad Técnica de Berlín, pero lo más grave es que hay otras soluciones como la que yo llamo el generador nigeriano, que en el año 2017 se publicó en Proceedings of the World Congress on Engineering 2017 Vol I, el siguiente artículo "*Free Energy Generation using Neodymium Magnets: An Off-Grid Sustainable Energy Solution for Sub-Saharan Africa*".

Y también en el libro Secrets of Antigravity Propulsion de Paul LaViolette se dice

"El 15 de Enero de 2008, 4 directores de grupo que encabezan la Oficina de Patentes y Marcas Registradas de los Estados Unidos (USPTO) enviaron un memorando a todos los examinadores de patentes de los centros de tecnología de la USPTO que es tan reaccionario como si hubieran ilegalizado el automóvil. El memo recordó a los examinadores sobre el programa del Sistema de Advertencia de Aplicación Sensible (SAWS) de la USPTO y requería que marcaran cualquier solicitud de patente que contenga un tema de interés especial, específicamente aquellas que contengan los siguientes temas: 1) máquinas de movimiento perpetuo, es decir, los generadores de energía por encima de la unidad , 2) dispositivos antigravedad, 3) superconductividad a temperatura ambiente, 4) energía libre, taquiones, etc., 5) ganancia de propagación de luz superluminal asistida ¡más rápido que la velocidad de la luz¡, 6) otros asuntos que violan las leyes generales de la física ..."

Seguridad Aérea y Fenómenos Aéreos No Identificados: Un estudio preliminar de 600 casos de fenómenos aéreos no identificados (UAP) reportado por pilotos militares y civiles

Dominique F. Weinstein
NARCAP International Technical Specialist - France
GEIPAN/CNES1 College of experts - France

Marzo 2012

Resumen

Este informe presenta los resultados de una revisión exhaustiva de 600 casos durante un período de 64 años en los que los pilotos informaron de la presencia de uno o más fenómenos aéreos no identificados (UAP) durante el vuelo. En 443 casos (74%) estos UAP se describen como objetos (42% de forma circular) más que como fuentes puntuales de luz. En 162 casos (27%), la observación visual es confirmada por detección por radar terrestre y/o aerotransportado. Este informe se centra más especialmente en 290 casos (48%) en los que el UAP ha tenido (o podría haber tenido) un impacto en la seguridad de los vuelos. En 108 casos (37% de los 290 casos), los pilotos estimaron que el impacto en la seguridad de vuelo fue lo suficientemente alto como para presentar un informe oficial de Airmiss/Airprox. Se encontró que los eventos más informados con impacto potencial en la seguridad de la aviación fueron: “el UAP se acercó a una aeronave en curso de colisión” (78 casos) y “el UAP circuló o maniobró cerca de la aeronave” (59 casos). También se encontró que en 81 casos (14% de los 600 casos), los pilotos reportaron presuntos efectos electromagnéticos en uno o más sistemas de aeronaves. Los sistemas de radio y brújula fueron los sistemas predominantemente afectados. Las aeronaves privadas se vieron más afectadas por los efectos E-M (supuestamente causados por los UAP), probablemente debido al hecho de que su aviónica y brújulas están menos protegidas contra la interferencia magnética/de radiofrecuencia y la radiación ionizante que las aeronaves comerciales o militares. Se descubrió que en 4 casos, los sistemas de armas de aviones militares fueron ineficaces momentáneamente cuando se dirigieron hacia el UAP. Finalmente en 31 casos, los pilotos tuvieron que realizar maniobras evasivas para evitar una colisión con el UAP, hiriendo a varios pasajeros en 5 casos. Estos hallazgos son potencialmente importantes y merecen un mayor estudio y confirmación mediante la obtención de informes de aviación adicionales de alta calidad.

IMPORTANTE: Estos fenómenos aéreos son considerados no identificados por los pilotos en el momento de sus avistamientos y para varios de ellos tras la investigación oficial. No significa que todos estos casos permanecerán sin identificar. Más detalles y más investigaciones probablemente habrían explicado muchos de ellos. Además el autor no tiene ninguna explicación o teoría sobre la naturaleza real de los probablemente diversos fenómenos desconocidos encontrados por los pilotos (fenómeno natural desconocido, proyectos “negros” altamente clasificados en el momento de la observación, etc.). El objetivo principal de este informe es mostrar que estos fenómenos ocurren y que podrían tener un impacto en la seguridad de los vuelos. Merecen un estudio científico más profundo.
El autor

Introducción

Durante más de 60 años, los pilotos y tripulaciones de aeronaves militares y civiles han informado sobre avistamientos y encuentros en vuelo con luces u objetos que no tienen la apariencia o las características de vuelo de ninguna aeronave o fenómeno aéreo conocido.

Richard F. Haines[3] ha proporcionado la siguiente definición para el término Fenómeno Aéreo No Identificado - UAP- (1980): "Un fenómeno aéreo no identificado (UAP) es el estímulo visual que provoca un informe de avistamiento de un objeto o luz visto en el cielo, cuya apariencia y/o dinámica de vuelo no sugiere un objeto volador convencional lógico y que permanezca sin identificar después de un examen minucioso de toda la evidencia disponible por parte de personas que son técnicamente capaces de hacer tanto una identificación técnica completa como una identificación de sentido común si uno es posible".

El siguiente estudio y estadísticas se basaron en 600 casos de avistamientos de UAP informados por pilotos civiles y militares. Los resúmenes de estos 600 casos compilados por el autor están contenidos en el Catálogo AIRPANC (2ª edición, 2010).

Este análisis de 600 casos se centró en 25 de los 39 factores (campos) de la base de datos AIRPANC. (Ver lista de factores en el anexo 1)

Este informe se divide en 3 partes:
1. Análisis de los 600 casos de UAPs (secciones n° 1 a 14)
2. Centrarse en los 290 casos (48%) en los que el encuentro con el UAP ha tenido o podría haber tenido un impacto real en la seguridad aérea (casi colisión, rumbo de colisión, desviación de trayectoria, maniobras para evitar la colisión, pasajeros lesionados, etc). Incluyendo 31 casos (11%), en los que los pilotos se vieron obligados a realizar maniobras evasivas, en ocasiones de forma brusca, resultando heridos los pasajeros o tripulantes (artículo n° 15).
3. Análisis adicional de detalles de los 81 casos en los que los pilotos han informado supuestos efectos electromagnéticos en uno o más sistemas de las aeronaves (sección n° 16)

1. Período de tiempo:
Estos 600 casos cubren un período de tiempo de 64 años (1946 a 2010) y se distribuyen por años de la siguiente manera:

Table 1: Distribution of the 600 cases by year

1946	2	**1962**	11	**1978**	15	**1994**	4
1947	7	**1963**	2	**1979**	15	**1995**	8
1948	7	**1964**	3	**1980**	10	**1996**	5
1949	9	**1965**	9	**1981**	8	**1997**	4
1950	10	**1966**	9	**1982**	7	**1998**	6
1951	17	**1967**	13	**1983**	4	**1999**	5
1952	**83**	**1968**	10	**1984**	3	**2000**	8
1953	39	**1969**	7	**1985**	7	**2001**	4
1954	40	**1970**	4	**1986**	5	**2002**	1
1955	30	**1971**	6	**1987**	2	**2003**	0
1956	22	**1972**	7	**1988**	5	**2004**	5
1957	34	**1973**	10	**1989**	2	**2005**	1
1958	9	**1974**	7	**1990**	6	**2006**	0
1959	11	**1975**	5	**1991**	7	**2007**	1
1960	2	**1976**	4	**1992**	2	**2008**	0
1961	6	**1977**	11	**1993**	0	**2009**	2
						2010	1

Color	
(yellow)	10 to 20 cases per year
(orange)	More than 20 cases per year

La distribución de los 600 casos por año muestra que 320 casos (53%) han ocurrido en un período de 16 años (de 1946 a 1960), con 275 casos (46%) entre 1950 y 1957. 1952 (83 casos) fue el año con el mayor número de casos, seguido de 1954 con 40 casos. Estos 2 años se consideran los 2 años pico de avistamientos de UAPs: 1952 en Estados Unidos y 1954 en Europa.

Table 2: Distribution of the 600 cases by month			
January	54	**August**	55
February	46	**September**	46
March	42	**October**	45
April	29	**November**	51
May	44	**December**	45
June	56	**Unspecified**	12
July	**75**		

La distribución de estos 600 casos por meses no muestra un patrón estacional específico. Julio con 75 casos tiene el mayor número de casos en comparación con otros meses y Abril con 29 casos tiene el menor número de casos. Los otros 10 meses tienen un número de casos entre 42 y 56 lo que no parece ser una diferencia significativa.

2. Iluminación ambiental (momento de avistamiento):
En cuanto al factor iluminación ambiental, la hora del avistamiento no fue mencionada en 38 casos (6% de los 600 casos) por los testigos. Un poco más de la mitad de los 562 casos restantes (305 casos / 54%) ocurrieron durante la noche y 257 casos (46%) durante el día.

3.Ubicación:
Los 600 casos se distribuyen en casi todo el mundo. Se ubican sobre zonas continentales (564 casos), incluyendo 56 países y sobre zonas marítimas (36 casos). El continente americano (América del Norte, Central y del Sur) mostró 376 casos (58 %), incluidos 298 casos en América del Norte (Canadá y EE. UU.). 108 casos están ubicados en Europa, incluidos 33 casos informados en el espacio aéreo francés

Table 3: Distribution of sightings by geographic zones (terrestrial and maritime)

Geographic Zone:		**Countries:**					
North America	298	South Africa (SA)	1	Ecuador (EC)	1	Paraguay (PA)	1
South America	78	Algeria (AL)	2	Egypt (EG)	1	Netherlands (NL)	1
Europe	108	Germany (GE)	5	Spain (SP)	10	Peru (PE)	6
Middle East	4	Angola (AN)	1	USA (US)	275	Philippines (PH)	1
North Africa	9	Argentina (AR)	10	Finland (FL)	4	Poland (PL)	2
Africa	6	Australia (AU)	10	France (FR)	33	Portugal (PO)	5
Asia	42	Austria (AS)	3	Greenland (GR)	3	United Kingdom (UK)	18
Australia / Oceania	19	Bahrain (BA)	1	Iceland (IC)	2	Russia (RU)	6
Total	**564**	Bolivia (BO)	1	India (IN)	1	Sudan (SU)	1
Maritime Zone:		Brazil (BR)	17	Iran (IR)	2	Sweden (SW)	1
Atlantic Ocean		Canada (CA)	23	Ireland (IL)	2	Taiwan (TW)	1
Pacific Ocean		Chile (CE)	18	Italy (IT)	5	Thailand (TH)	1
North Sea		China(CH)	9	Japan (JP)	17	Tunisia (TU)	3
Channel		Colombia (CO)	2	Kazakhstan (KZ)	1	Uruguay (UR)	1
Total	**36**	Congo (CN)	1	Morocco (MO)	3	Venezuela (VZ)	11
		Korea Nord/Sud (KO)	11	Mexico (MX)	8	Yugoslavia (YU)	5
		Costa Rica (CR)	1	Mozambique (MB)	1	Zimbabwe (ZE)	2
		Cuba (CU)	1	Norway (NO)	2		
		Denmark (DK)	1	New Zealand (NZ)	9		

4. Tipo de aeronave:
La distribución de los 600 casos por el factor tipo de aeronave da los siguientes resultados

Table 4a: Distribution of sightings by type of aircraft 1946 to 2010 (600 cases)		
Military aircraft (M)	251 cases	41%
Commercial aircraft (C)	233 cases	39%
Private aircraft (P)	105 cases	18%
Other *	11 cases	2%

(*) Observations reported from several aircraft of various types (Military and commercial: 8 cases; Private and Commercial: 3 cases)

Entre los 600 casos distribuidos en 64 años, los avistamientos de los UAPs reportados por pilotos militares son los más numerosos: 251 casos (42%). Los pilotos comerciales han notificado 233 casos (39%) y los pilotos privados han notificado 105 casos (18%).

Considerando solo los últimos 20 años (1990 a 2010), el resultado es totalmente diferente. Entre 70 casos, los casos de aviones comerciales son los más numerosos: 49 casos (70%). Los pilotos militares han informado 12 casos (17%) y los pilotos privados han informado 9 casos (13%).

Table 4b: Distribution of sightings by type of aircraft from 1990 to 2010 (71 cases)		
Commercial aircraft (C)	49 cases	70%
Military aircraft (M)	12 cases	17%
Private aircraft (P)	9 cases	13%

Además un examen más detallado de la distribución de los casos de aeronaves militares por año muestra que el 75% de ellos (189 casos) ocurrieron en un período de 14 años (de 1946 a 1959). La mayoría de estos casos fueron casos militares estadounidenses de la década de 1950 y muchos informes oficiales de este período se desclasificaron en los años siguientes (U.S. Air Force Projects Sign, Grudge y Blue Book).

En 141 casos (24%), casi una cuarta parte de los 600 casos, el fenómeno se observó desde 2 o más aeronaves en vuelo.

5. Número de testigos:
En 415 casos (69%), hubo 2 o más testigos presenciales. En 185 casos (31%), el piloto o el copiloto fue el único testigo. Este resultado muestra que en más de dos tercios de los 600 casos, los testigos fueron 2 o más personas.

En 98 casos (16%), los testigos en tierra han confirmado el avistamiento de fenómenos informados por el piloto y/o tripulantes.

6. Informes e informes oficiales:
Los informes de avistamientos fueron escritos por pilotos y tripulantes en 218 casos (36% de los 600 casos). Entre estos 218 casos, hay 197 informes oficiales (33%). Los pilotos militares presentaron el mayor número de informes oficiales (103) más de la mitad (52%) del total de los 197 informes oficiales, los pilotos comerciales y los pilotos privados realizaron informes oficiales en 80 casos y en 14 casos, respectivamente. Entre los 233 casos de aviones comerciales del presente análisis, los pilotos informaron sus avistamientos a través de canales oficiales en el 34 % (80 casos).

7. Tipo de propulsión de la aeronave:
La distribución de los 600 casos según el tipo de propulsión es la siguiente

Table 5: Type of propulsion system		
Propeller	312	53%
Jet engine	268	45%
Helicopter	10	2%
Unspecified	10	

Los casos de aviones de hélice son el porcentaje más grande (53% de los 600 casos). Este resultado podría explicarse debido a que 320 casos (53%) ocurrieron entre 1946 y 1959, período en el que los aviones comerciales eran en su mayoría aviones propulsados por hélice.

8. Fase de vuelo:
Los casos se distribuyeron según la fase de vuelo durante el avistamiento. El vuelo se divide en 6 fases: despegue, ascenso, crucero, descenso, aproximación. Los resultados son los siguientes

Table 6: Distribution by Phase of flight		
Take off	5 cases	1%
Climb	32 cases	5%
Cruise	509 cases	85%
Descent	21 cases	4%
Approach	31 cases	5%
Unspecified	2 cases	

La distribución de los casos según la fase de vuelo muestra que la gran mayoría de los avistamientos se produjeron mientras la aeronave se encontraba en vuelo de crucero. Cabe añadir que durante esta fase del vuelo, el piloto tiene más tiempo para mirar al cielo, ya que la aeronave suele estar en piloto automático. Por otro lado durante las otras 4 fases del vuelo, los pilotos centran su atención en el pilotaje y en los instrumentos de vuelo.

9. Detección de radar de los UAPs:
Hay 3 tipos de avistamientos Radar-Visual (RV): (1) detección por radar terrestre (GR), (2) detección por radar aerotransportado (AR), (3) detección por radar terrestre y radar aerotransportado (AGR). Existe una cuarta categoría (NR) cuando el control de tierra ha verificado pero no vio ningún objetivo en la pantalla del radar y no pudo confirmar el avistamiento visual.

De los 600 casos seleccionados, se realizó control radar (positivo o negativo) en 278 casos (46%) y los resultados se distribuyen de la siguiente manera:

Detección de radar positivo (GR+AR+AGR) 162 casos (27% de 600 casos)
Detección de radar negativo (NR) 115 casos

Es interesante notar que el porcentaje de detección positiva del radar (27%) es exactamente el mismo que resultó de un estudio previo de 300 casos[3]. En 162 casos (27% de 600 casos), el avistamiento visual de un UAP fue confirmado por una detección de radar. Según la ubicación del sistema de radar, la distribución de estos 162 casos Radar-Visual da los siguientes resultados:

Table 7: Distribution by type of radar detection		
1. Ground radar only (GR)	103 cases	64%
2. Airborne radar only (AR)	25 cases	15%
3. Ground and airborne radar (AGR)	34 cases	21%

En 34 casos (21%), el avistamiento visual del fenómeno fue confirmado tanto por vía aérea y radar terrestre.

Ejemplo: En la aproximación al aterrizaje, el copiloto de un Caravelle avistó en la punta del ala derecha 5 o 6 luces que seguían a la aeronave en rumbo paralelo. Preguntó al controlador aéreo por cualquier otra aeronave en aproximación final. ATC respondió negativamente pero confirmó que tenían un eco de radar a la derecha de la aeronave que lo seguía. Las luces desaparecieron por la derecha y de repente aparecieron de nuevo en la punta del ala izquierda. El piloto encendió el piloto automático y comprobó el radar de a bordo que confirmó un eco a la izquierda. Al mismo tiempo el controlador aéreo confirmó que el eco desconocido ahora estaba a la izquierda del Caravelle. (Caso 1352, Francia 1979)

Los casos radar-visuales son muy importantes e interesantes por 2 razones: (1) confirman el testimonio visual del piloto y/o de la tripulación mediante un registro técnico del fenómeno; y (2) a veces dan medidas técnicas como la velocidad, la altitud o la trayectoria del UAP.

Ejemplo: La tripulación de un B-757 vio un objeto oscuro sin alas en forma de cigarro debajo de su avión a su derecha y entre 15 y 20 millas de la posición del avión. El cuartel general de NORAD/WASD (Sector de Defensa Aérea Occidental) en Tacoma tenía una pista desconocida. Al principio parecía estacionario y luego aceleró en un repentino aumento de velocidad durante 20 a 30 segundos antes de detenerse abruptamente. Se quedó flotando durante un minuto y medio, luego aceleró de nuevo en otro repentino estallido de velocidad. Esto se repitió varias veces durante un período de unos 4 minutos, después de lo cual el objetivo desapareció. La velocidad se calculó entre 1.000 y 1.400 mph. (Caso: 1266, EE. UU. 1995)

10. Tipo de UAP:
Los fenómenos observados por los pilotos se clasifican en 2 categorías: los puntos “luces” y los “objetos” cuando tiene un aspecto “sólido”. Los 600 casos se distribuyen de la siguiente manera

Table 8: Distribution by type of UAP		
Object (OB)	443 cases	74%
Light (LT)	156 cases	26%
Unspecified (UN)	1 case	

En casi las tres cuartas partes de los casos (74%), los UAPs notificados por pilotos y tripulaciones se describen con aspecto material o tridimensional, sólido. El UAP descrito como sólido, más a menudo informado como objetos, tiene varias formas. Las formas reportadas con mayor frecuencia son circulares (o elípticas) con una superficie que parece metálica (esfera, disco plateado, etc.). Mientras tanto se observaron muchas otras formas, algunas de ellas muy extrañas e inconsistentes con los diseños aerodinámicos convencionales.

Ejemplos: 2 objetos amarillos con forma de hamburguesas (Caso 1149, EE. UU. 1980); un objeto cilíndrico negro de 24 pies de largo y 9 pies de ancho (Caso 1123, Italia 1979); un triángulo gigante con luces intensas uniendo los bordes (Caso 1113, Chile 1978); un objeto largo de color marrón con forma de cigarro (Caso 1050, Portugal 1976); el fuselaje de un avión sin alas ni cola y con ojos de

buey iluminados desde el interior (Caso 1347, Francia 1985); una forma elíptica, plana por debajo y ligeramente abovedada por arriba (Caso 1245, Sahara 1965); un gran objeto elíptico que parecía un hongo metálico, que a veces parecía ser translúcido y parecía tener un cúpula transparente similar al vidrio (Caso 556, Australia 1954).

En 127 casos, se describió el UAP como un objeto sin más detalles sobre la forma exacta del fenómeno. La forma del "objeto" fue descrita en 316 casos. Estos 316 casos reportados como objetos con descripción de la forma se distribuyen de la siguiente manera:

Table 9: Distribution of cases by shape of UAP		
Reported shape (by group)	**No of cases**	**%**
1. Disc (or circular, saucer, round)	132	42%
3. Spherical (Sphere, balloon, orb)	89	28%
4. Oval (elliptical, egg)	51	16%
5. Cigar (fuselage)	31	10%
6. Triangle (delta, flying wing)	15	
7. Missile (rocket, torpedo, bullet)	11	
8. Cylindrical	9	
9. Half-sphere (inverted bowl, half-moon)	7	
10. Changing (UAP shape changed during observation)	1	
11. Other shapes (Crescent, banana, mushroom, rectangle)	5	

La forma circular (disco, platillo, redondo) es la más frecuentemente reportada (132 casos – 42%). Otras formas se distribuyen de la siguiente manera: esférica (89 casos), ovalada (51 casos), en forma de cigarro (31 casos) y en forma de misil (11 casos). Los objetos de forma ovalada y de cigarro podrían considerarse objetos de forma circular vistos desde un ángulo diferente (como un objeto en forma de disco ligeramente inclinado).

Si sumamos los casos que describen objetos circulares, ovalados y en forma de cigarro, obtenemos un total de 273 casos (86%) de los 317 casos descritos como objetos.

11. Número de UAPs:
En más de dos tercios de los 600 casos seleccionados (474 casos - 78%) los testigos han informado solo un UAP. En 117 casos (20%), los pilotos reportaron el avistamiento de 2 o más UAPs. En 12 casos, se observaron grupos de más de 10 UAPs al mismo tiempo.

Ejemplos: El piloto de un B727 vio una formación de 10 o 15 objetos luminosos naranjas en forma de platillo volando en una formación precisa de sur a norte (Caso 1018, Portugal 1974); el piloto y artillero de un RB-66 de la USAF observaron 16 objetos de color crema de forma ovalada u oblonga que tenían entre 40 y 60 pies de largo y entre 30 y 40 pies de ancho (Caso 809, Mar de China, 1959); 4 pilotos de aviones del Cuerpo de Marines de EE. UU. que volaban vieron una formación de 16 objetos en forma de disco debajo de ellos (Caso 580, EE. UU. 1954).

Estos 117 casos de múltiples avistamientos de UAPs se distribuyen de la siguiente manera: 2 UAPs (41 casos); 3 UAPs (32 casos); 4 UAPs (10 casos); 5 UAPs (7 casos); 6 UAPs (3 casos); 7 UAPs (6 casos); 8 UAPs (2 casos); 9 UAPs (3 casos); 10 a 19 UAPs (9 casos); 20 UAPs y más (3 casos) y en 9 casos no se mencionó el número de UAPs.

12. Altitud estimada UAP
Altitud estimada UAP:

El piloto dio una estimación de la altitud del UAP en 332 casos (55%). Las altitudes estimadas del UAP se distribuyen de la siguiente manera

Table 10 : UAP Estimated Altitude (in feet)	
< 2,000 ft	14 cases
Between 2,000 ft and 4,999 ft	51 cases
Between 5,000 ft and 9,999 ft	89 cases
Between 10,000 ft and 19,999 ft	64 cases
Between 20,000 ft and 29,999 ft	48 cases
Between 30,000 ft and 49,999 ft	53 cases
Between 50,000 ft and 100,000 ft	11 cases
> 100,000 ft	2 cases
Altitude not mentioned	268 cases

En 305 casos, un poco más de la mitad de los casos (51%), la altitud estimada del UAP estuvo entre 2.000 y 50.000 pies. La altitud estimada más baja reportada por un piloto fue de 500 pies. La altitud del UAP más alta reportada fue de 246.000 pies por el mayor Joe Walker, quien volaba el avión propulsado por cohetes X-15 durante un vuelo de prueba a más de 2.000 mph cuando su cámara de visión trasera capturó 5 objetos cilíndricos o en forma de disco que volaban en formación escalonada (casilla 854 abril 1964).

13. Comportamiento UAP – "Clasificación de Vallée"
Utilizando la clasificación creada por Jacques Vallée adaptada a la base de datos AIRPANC, el movimiento del UAP podría dividirse en 3 categorías:
(1) Fenómenos estacionarios (una luz o un objeto que parece inmóvil),
(2) Fenómenos que siguen una trayectoria uniforme/constante y/o una velocidad,
(3) Fenómenos con trayectoria y/o velocidad variable (UAP realizando varias maniobras).

La aplicación de la clasificación de Vallée a los 600 casos da los siguientes resultados:

Table 11: Distribution by UAP Behavior (Vallée classification)		
Type of UAP behavior	**No. of cases**	**%**
Anomaly (AN)	39 cases	7%
Flyby (FB)	222 cases	37%
Maneuver (MA)	339 cases	56%

Esta clasificación nos permite atribuir un "nivel de extrañeza" o no convencionalidad al fenómeno. Los casos de maniobra tienen el nivel más alto de extrañeza; son los más numerosos y representan más de la mitad (56%) de los 600 casos seleccionados.

Ejemplo: La tripulación de un avión de carga Varig C-47 observó un objeto luminoso. Tras una rápida maniobra, el objeto en forma de disco se les adelantó y cruzó hacia el lado derecho siguiendo una trayectoria horizontal. Se detuvo por un momento y luego se fue abruptamente y se perdió de vista en el banco de nubes de abajo. Cuando el objeto llegó al lado derecho de la aeronave, los motores comenzaron a funcionar, tosiendo y fallando y las luces de la cabina se atenuaron y casi se

apagaron. Parecía que todo el sistema eléctrico se iba a colapsar. Cuando el objeto se fue en las nubes, todo vuelve a la normalidad. (Caso 742, Brasil 1957)

14. Interacción entre el UAP y la aeronave:
Los casos de "interacción" son los casos en los que el UAP parece reaccionar ante la presencia de aeronaves. En 299 casos (casi el 50%), se reportan interacciones entre el UAP y las aeronaves. Estos casos se refieren a estos eventos: (1) el UAP realiza maniobras para acercarse, perseguir o escapar de la aeronave, (2) combate aéreo con aeronaves militares, (3) el UAP rodea la aeronave o realiza maniobras cerca de ella. Los casos en los que se reportaron supuestos efectos electromagnéticos en los sistemas de aeronaves pertenecen a esta categoría. Estos 299 casos se distribuyeron de la siguiente manera:

Table 12: Distribution of interaction cases by type of aircraft	
Military aircraft (M)	141 cases
Commercial aircraft (C)	86 cases
Private aircraft (P)	66 cases
Commercial and Military (C+M)	4 cases
Commercial and private (C+P)	2 cases

Los resultados anteriores confirman los publicados en 2008 en el libro "Phénomènes Aérospatiaux Non-identifiés: un dèfì à la science" y en el análisis de 300 casos publicado en 2010.

Los factores "comportamiento" e "interacción" están conectados, 244 casos de "interacción" también son casos de "maniobras" en la clasificación de Vallée. Estos casos de "interacción" son los de mayor nivel de extrañeza.

Ejemplo: El piloto de un B-727 en la aproximación para el aterrizaje vio frente a su avión, una luz blanca que se le venía encima a gran velocidad antes de detenerse a unos 300 pies. El piloto maniobró para evitar el objeto que realizó un giro extraño y voló paralelo al B-727. El objeto que parecía un platillo invertido tenía el tamaño de un avión de pasajeros. Cuando el piloto llegó a aterrizar en su aproximación final, todas las luces de la pista y del aeropuerto se apagaron repentinamente. El piloto tuvo que ascender a 9.000 pies aún acompañado del objeto. El piloto le preguntó a la torre sobre cualquier otro tráfico en el área y le dijeron que el único otro avión era un avión Military Piper que volaba a 1.800 pies sobre el B-727. Cuando las luces regresaron a tierra, el piloto volvió a iniciar su descenso y el objeto desapareció a una velocidad fantástica. Durante el apagón, los instrumentos de la torre de control se vieron afectados. Todo el sistema de radio del aeropuerto se cortó y hubo un apagón en toda la ciudad. El piloto de la aeronave Military Piper vio la luz naranja siguiendo al B-727 que se detuvo bruscamente, ascendió verticalmente a gran velocidad, volvió a detenerse y desapareció hacia la montaña. (Caso 1269, Argentina 1995)

15. Impacto en la seguridad de los vuelos:
Todo el conjunto de avistamientos de UAPs informados por pilotos y tripulaciones, que es el tema de este análisis, podría considerarse que tiene un impacto en la seguridad del vuelo, solo porque atrajo su atención y podría distraerlos de su tarea. Mientras tanto algunos casos han tenido un impacto real en la seguridad del vuelo (casi colisión, curso de colisión, desviación de trayectoria, maniobras para evitar la colisión). En algunos casos, los pilotos se vieron obligados a realizar acciones evasivas, a veces abruptamente y los pasajeros o miembros de la tripulación resultaron heridos.

Entre los 600 casos, se observó un posible impacto en la seguridad del vuelo en 290 casos (48%). Estos 290 casos están distribuidos por tipo de aeronave (Comercial, Privada, Militar, Múltiple aeronave casos) de la siguiente manera:

Table 13: Distribution of 290 cases with impact on flight safety by type of aircraft		
Type of aircraft	**Nb of cases**	**%**
Commercial aircraft (C)	125 cases	43%
Military aircraft (M)	95 cases	33%
Private aircraft (P)	65 cases	22%
Multiple aircraft : C+M (3) / C+P (2)	5 cases	2%

En algunos casos se informaron de efectos electromagnéticos o de otro tipo en los sistemas de la aeronave cuando el UAP estaba cerca del avión. En 108 casos (37 %), los pilotos estimaron que el impacto en la seguridad del vuelo era lo suficientemente alto como para presentar un informe Airmiss/Airprox.

15.1. Tipo de eventos con posible impacto en la seguridad del vuelo
De acuerdo con los testimonios y/o informes de los pilotos, se han seleccionado 18 tipos de eventos que han tenido (o podrían haber tenido) un impacto en la seguridad del vuelo. Estos 18 eventos se distribuyen de la siguiente manera:
1. La aeronave se aproxima al UAP
2. El UAP se aproxima a la aeronave
3. El UAP se aproxima a la aeronave en curso de colisión
4. Casi colisión con el UAP
5. El UAP cruza la ruta de vuelo de la aeronave
6. El UAP circula en círculos de aeronaves y/o maniobra cerca de aeronaves
7. El UAP sigue a la aeronave
8. El UAP sigue a la aeronave (a pesar de que el piloto cambie de altitud o velocidad)
9. El UAP persigue aviones
10. Maniobras del UAP cerca de aeropuerto o pista
11. El piloto informa supuestos efectos electromagnéticos en los sistemas de la aeronave
12. El piloto tiene que realizar una acción evasiva para evitar la colisión.
13. Pasajeros heridos tras una acción evasiva
14. El UAP colisiona con la aeronave
15. Desaparición de la aeronave y el piloto (después del informe del piloto del UAP)
16. Cabina iluminada por la luz intensa que emana del UAP
Casos de aeronaves militares solamente:
17. Persecución del piloto al UAP
18. “Pelea de perros” entre las aeronaves y el UAP

Los 2 últimos eventos anteriores (No. 17 y 18) se refieren únicamente a casos de aeronaves militares. En estos 2 tipos de eventos, los pilotos reaccionan al encuentro con un UAP en una acción que podría tener un impacto en la seguridad de su vuelo.

Los eventos de impacto en la seguridad de los vuelos se distribuyen por tipo de aeronave (Comercial, privada y militar) de la siguiente manera:

Table 14: Distribution of the events of impact on flight safety by type of aircraft					
Type of events with possible impact on flight safety (**) (according to witness)		**Number of cases**			
		C	**P**	**M**	**Total**
1	Aircraft approaches UAP	1	1	2	4
2	UAP approaches aircraft	25	8	10	43
3	UAP approaches aircraft on a collision course	38	17	23	78
4	Near-collision with UAP	5	1	0	6
5	UAP crosses aircraft's flight path	20	4	12	36
6	UAP circles aircraft and/or maneuvers close to aircraft	24	17	18	59
7	UAP follows aircraft	2	7	0	9
8	UAP follows aircraft (Despite pilot changes altitude or speed)	1	0	0	1
9	UAP chases aircraft	1	0	2	3
10	UAP maneuvers close to airport or runway	2	0	1	3
11	Pilot reports alleged Electro-magnetic Effects on aircraft systems	19	35	26	80
12	Pilot has to make an evasive action to avoid collision	15	6	10	31
13	Passengers injured following an evasive action	3	0	0	3
14	UAP collides aircraft	2	0	0	2
15	Aircraft and pilot disappearance (following pilot's report of UAP)	0	1*	2	3
16	Cockpit lighted by intense light emanating from UAP	3	0	0	3
17	Pilot chase UAP (military cases only)			5	5
18	« Dogfight » between Aircraft and UAP (military cases only)			9	9
	Official report (Incident / Airmiss / Airprox)	50	15	43	108

(*) Valentich Case (Australia, 1978)
(**) In several cases more than one type of event has been reported during the same case (ex: UAP approached aircraft on collision course, then circled aircraft and EM effects are reported in same time)

En 78 casos, el fenómeno se acercó a la aeronave en curso de colisión y en 6 casos más hubo una colisión cercana con la aeronave. En 31 casos, el piloto se vio obligado a realizar una acción evasiva para evitar una colisión con el UAP, incluidos 3 casos (todos aviones comerciales) en los que los pasajeros resultaron heridos durante la maniobra.

Ejemplo: un piloto de American Airlines estuvo a punto de chocar con un objeto "al menos del tamaño de un B-747". Para evitar una colisión frontal, el piloto hizo que su avión se sumergiera debajo del objeto en una maniobra tan brusca que muchos de los 85 pasajeros salieron disparados de sus asientos. Diez pasajeros resultaron heridos. El piloto llamó por radio al aeropuerto más cercano y solicitó un aterrizaje de emergencia. Se envió un informe completo a la Autoridad de Aviación Civil (CAA). (Caso 1432, EE. UU. 1957)

En 59 casos, el UAP rodeó la aeronave y/o maniobró cerca de ella. Este tipo de evento tiene el mayor número (20 casos) de reportes sobre supuestos efectos E-M en los sistemas de las aeronaves, especialmente para aeronaves comerciales (8 casos) y aeronaves privadas (8 casos).

Las autoridades no deben descuidar el impacto en la seguridad de los vuelos, sino tomarlo en serio. El número (108 casos entre los 290 casos de seguridad aérea (37%)) de informes oficiales de Airprox, Airmiss o Incidente es relativamente pequeño debido a la dificultad y/o reticencia de los pilotos y las tripulaciones, más especialmente pilotos comerciales, para informar oficialmente de ello.

15.2. Distribución de los 290 casos con posible impacto en la seguridad de vuelo por tipo de aeronave

- Casos de aviones comerciales:

Entre los 290 casos con posible impacto en la seguridad de los vuelos, los 125 casos de aviones comerciales (43%). Los pilotos comerciales presentaron un informe oficial (Airmiss, Airprox o Informes de incidentes) en 50 casos (40% de los 125 casos). Estos casos de aviones comerciales se distribuyen de la siguiente manera

Table 15: Distribution of events of impact on flight safety by Commercial aircraft (125 cases)

Type of event with possible impact on flight safety (according to witness)	**No. of cases**	**EME**	**Report**
Aircraft approaches UAP	1	1	
UAP approaches aircraft	25	5	7
UAP approaches aircraft on a collision course	38	1	18
Near-collision	5		4
UAP crosses aircraft's flight path	20	1	6
UAP circles aircraft and/or maneuvers close to aircraft	24	8	9
UAP follows aircraft	2		2
UAP follows aircraft (Despite pilot changes altitude or speed)	1		1
UAP chases aircraft	1		
UAP maneuvers close to airport or runway	2		
UAP collides aircraft (*)	2		1
Electro-magnetic Effects on aircraft systems (only)	2	2	1
Cockpit lighted by intense light emanating from UAP	3		1
Total	**125**	**19**	**50**
Consequences			
Pilot has to make an evasive action to avoid collision	15		
UAP maneuvers to avoid aircraft			
Pilot chases UAP			
Pilot reports alleged EM effects on aircraft system	19		
Passengers injured following pilot's evasive action	3		
Aircraft damaged (case 1451)	1		
Aircraft destroyed (or disappeared)			
Official report (Incident / Airmiss / Airprox)	50		

(*) Cases: 1341 (UAP collided with propellor, no damage); 1284 (UAP struck top of cockpit cracking windshield)

En cuanto al tipo de evento con posible impacto en la seguridad del vuelo, el más reportado por los pilotos comerciales es "el UAP se aproxima a la aeronave en curso de colisión" (38 casos). También es el tipo de evento más reportado en los informes oficiales elaborados por pilotos comerciales: 18 casos.

Ejemplo: Los 3 miembros de la tripulación de un B747-300 observaron un objeto similar a un cohete blanco muy rápido que sobrevoló su avión entre 200 y 400 pies de altura en la dirección opuesta. No vieron alas en el objeto que describieron como cilíndrico. No hubo alerta TCAS9. El objeto pasó por encima muy rápidamente. Estaba tan cerca que el oficial de vuelo agachó la cabeza porque pensó que los golpearía. Era blanco y tenía forma redonda. No había humo o fuego visible desde el objeto. El ARTCC no detectó ningún eco de radar en la dirección opuesta de la aeronave. La Junta Nacional de Seguridad en el Transporte no tiene ninguna conclusión sobre la identidad del objeto, pero considera el caso oficialmente cerrado. (Caso 1293, EE.UU. 1997)

El tipo de evento “el UAP circunda aeronaves y/o maniobras cerca de aeronaves” representa 24 casos). Es en este tipo de eventos que los pilotos informaron con mayor frecuencia (8 casos), supuestos efectos electromagnéticos en los sistemas de sus aeronaves.

En 15 casos, el piloto tuvo que realizar una acción evasiva para evitar una colisión con el objeto que resultó en pasajeros heridos en 3 casos.

Un tipo de evento con posible impacto en la seguridad del vuelo solo fue informado por pilotos comerciales “cabina iluminada por luz intensa que emana del UAP” (3 casos). El resultado de este evento había sido o podría haber sido un cegamiento temporal del piloto y la tripulación.

- Casos de aviones privados:
Entre los 291 casos con posible impacto en la seguridad de los vuelos, los 65 casos de aeronaves privadas (43%) se distribuyen de la siguiente manera

Table 16: Distribution of events of impact on flight safety by Private Aircraft (65 cases)

Type of event with possible impact on flight safety (according to witness)	**No. of cases**	**EME**	**Report**
Aircraft approaches UAP	1	1	
UAP approaches aircraft	8	4	2
UAP approaches aircraft on a collision course	17	4	3
Near-collision	1		1
UAP crosses aircraft’s flight path	4	2	1
UAP circles aircraft and/or maneuvers close to aircraft	17	8	3
UAP follows aircraft	7	5	2
UAP follows aircraft (Despite pilot changes altitude or speed))			
UAP chases aircraft			
UAP maneuvers close to airport or runway			
UAP collides aircraft			
Electro-magnetic Effects (only)	11	11	3
Cockpit lighted by intense light emanating from UAP			
Total	**65**	**35**	**15**
Consequences			
Pilot has to make an evasive action to avoid collision	6		
UAP maneuvers to avoid aircraft	1		
Pilot chases UAP	1		
Pilot reports alleged EM effects on aircraft system	35		
Passengers injured following pilot’s evasive action			
Aircraft damaged (Case 391)* (case 1004)	2		
Aircraft destroyed (or lost) (case 1104)	1		
Official report (Incident / Airmiss / Airprox)	15		

Entre los 290 casos con posible impacto en la seguridad de vuelo, hay 65 casos (22%) reportados por pilotos privados. Los pilotos privados presentaron un informe oficial (Airmiss, Airprox o Informes de incidentes) en 15 casos (23% de los 65 casos de aviones privados), un porcentaje inferior a los casos de aviones comerciales (40%) y los casos de aviones militares (45%).

Los 2 tipos de eventos con posible impacto en la seguridad de vuelo más reportados por los pilotos privados son “el UAP se acerca a aeronaves en rumbo de colisión” como en el caso de aeronaves comerciales y “el UAP rodea aeronaves y/o maniobra cerca de aeronaves” (ambos con 17 casos). También es el tipo de evento reportado oficialmente con más frecuencia por los pilotos comerciales (18 casos).

Ejemplo: Un piloto privado vio un "objeto intermitente" acercándose a él en un curso de colisión y se acercaba extremadamente rápido. El piloto apenas tuvo tiempo de ladearse para esquivarlo y se quedó suspendido durante un segundo a unos 20 pies de la punta de su ala izquierda y luego continuó su curso. Se perdió de vista en un segundo. Era del tamaño de la cámara de aire de un camión grande que estaba cubierta con pequeños espejos. (Caso 1122, EE. UU. 1979)

Ejemplo: El piloto de un Cessna 170 volaba a 8.000 pies cuando repentinamente su brújula eléctrica Magnesyn se movió alrededor de un giro lento de 360° (una revolución completa) en barridos de aproximadamente 4 a 5 segundos. Mirando su otra brújula magnética estándar, vio que giraba locamente. Aproximadamente en este momento, vio 3 pequeños objetos elípticos grises en formación escalonada cerrada que pasaban de izquierda a derecha y giraban alrededor de su avión a una distancia de aproximadamente 150 a 200 yardas y una velocidad de aproximadamente 200 mph. La brújula Magnesyn seguía su velocidad exacta indicando su posición mientras los objetos giraban lateralmente alrededor del avión. Comenzaron otro círculo y desaparecieron por la parte trasera del avión. Ambas brújulas establecieron su lectura normal. (Caso 814, EE. UU. 1959)

Los casos de aeronaves privadas con posible impacto en la seguridad de los vuelos representan el mayor número de casos, 34 entre los 65 casos, en los que los pilotos informaron presuntos efectos electromagnéticos en los sistemas de las aeronaves: 54 % de los casos de aeronaves privadas (en comparación con los casos de aeronaves comerciales: 15 % y casos de aeronaves militares: 27%).

- Casos de aviones militares:

Entre los 290 casos con posible impacto en la seguridad de los vuelos, los 95 casos de aeronaves militares (33% de los 290 casos) se distribuyen de la siguiente manera:

Table 17: Distribution of events of impact on flight safety by Military aircraft (95 cases)			
Type of event with possible impact on flight safety (according to witness)	**No. of Cases**	**EME**	**Report**
Aircraft approaches UAP	2	1	
Pilot chases UAP (military cases only)	5	2	3
UAP approaches aircraft	10	1	6
UAP approaches aircraft on a collision course	23	4	11
Near-collision			
UAP crosses aircraft's flight path	12	1	6
UAP circles aircraft and/or maneuvers close to aircraft	18	4	6
« Dogfight » between Aircraft and UAP (military cases only)	9		4
UAP follows aircraft			
UAP follows aircraft (Despite pilot changes altitude or speed))			
UAP chases aircraft	2		
UAP maneuvers close to airport or runway	1		
UAP collides aircraft (*)			
Electro-magnetic Effects (only)	12	12	7
Cockpit lighted by intense light emanating from UAP			
Consequences	**94**	**25**	**43**
Pilot has to make an evasive action to avoid collision	10		
UAP maneuvers to avoid aircraft	1		
Pilot chases UAP	5		
Pilot reports alleged EM effects on aircraft system	25		
UAP « answers » to aircraft light signals	1		
Passengers injured following pilot's evasive action			
Aircraft damaged			
Aircraft destroyed or lost	2		

Entre los 290 casos con posible impacto en la seguridad de vuelo, hay 95 casos (33%) reportados por pilotos militares. Los pilotos militares han cumplimentado un informe oficial (Airmiss, Airprox o Informes de incidentes) en 43 casos (45% de los 95 casos de aviones militares), cifra superior a los casos de aviones comerciales (40%) y casos de aviones privados (23%).

Los 2 tipos de eventos con posible impacto en la seguridad de vuelo más informados por los pilotos militares son "el UAP se acerca a aeronaves en curso de colisión" (23 casos) y "el UAP rodea las aeronaves y/o maniobra cerca de las aeronaves" (18 casos). Este resultado es similar a los casos de aviones comerciales y privados.

Ejemplo: un piloto del T-33 de la Fuerza Aérea Francesa en un vuelo nocturno de entrenamiento vio una especie de "cohete" verde que subía verticalmente frente a él a 1.500 metros sobre el avión y luego descendía y se estabilizaba a la altura del avión. La colisión parecía inevitable e instintivamente el piloto trató de protegerse con los brazos. Mientras tanto vio rápida pero claramente una bola verde brillante (diámetro: 3 a 6 pies) que pasó a un pie sobre su ala derecha a la altura de la cabeza. Cuando la pelota estuvo en su posición más cercana, todo el avión se iluminó en verde. La estación de radar confirmó que no había ningún otro "tráfico" en el área en este momento excepto los 2 pilotos en formación en su T-33. El otro piloto que volaba al frente también había visto el "cohete" verde, pero no la colisión cercana que siguió. (Caso 1047, Francia 1976)

En 25 casos (26% de los casos de aeronaves militares), los pilotos informaron supuestos efectos electromagnéticos en los sistemas de las aeronaves.

Dos tipos de eventos con posible impacto en la seguridad del vuelo se relacionaron solo con casos de aeronaves militares cuando el piloto decidió perseguir al UAP (5 casos) y/o participó en una pelea de perros con el UAP (9 casos).

Ejemplo: Un piloto de la Fuerza Aérea Francesa y su navegador estaban practicando un ejercicio de navegación nocturna a 32.000 pies cuando vieron una potente luz blanca que se acercaba a la parte trasera derecha del Mirage IV. Primero pensaron en la luz de intercepción de un caza, pero el control de tierra informó que no tenía nada (más) en su pantalla. Se detuvo varias veces. El piloto viró a la derecha volando a Mach 0,98. La velocidad del UAP se estimó en Mach 1,4 o 1,5. En este momento el intruso se encontraba justo detrás del bombardero. El piloto invirtió su inclinación y vio que la cosa se alejaba hacia el noroeste a una velocidad estimada superior a Mach 2. Solo tuvo la sensación de que una masa oscura (del tamaño de un B-747) estaba detrás de la fuente luminosa según el giro realizado por el fenómeno (que fue estimado en 30 G por el piloto). Después de 30 segundos, el objeto volvió a su derecha y el piloto realizó la misma maniobra. Un gendarme (policía militar) observó tanto al Mirage IV como al UAP desde el suelo. (Caso 1061, Francia 1977)

16. Efectos electromagnéticos en los sistemas de aeronaves:
Estos son casos en los que se produjeron efectos electromagnéticos (EM) permanentes o transitorios en sistemas de aeronaves durante el vuelo supuestamente como resultado directo o indirecto de la presencia relativamente cercana de uno o más fenómenos aéreos no identificados. Entre los 600 casos seleccionados, se notaron y reportaron presuntos efectos electromagnéticos en 81 casos (14%)

La distribución de los 81 casos de efectos EM según el tipo de aeronave muestra que las aeronaves privadas se ven más afectadas, lo que podría explicarse porque sus sistemas electrónicos están menos protegidos contra interferencias magnéticas/de radiofrecuencia o radiación ionizante que las aeronaves militares o comerciales. La distribución es la siguiente: aviones privados (33 casos – 40%), aviones comerciales (28 casos – 35%) y aviones militares (20 casos – 25%).

En estos 81 casos, los UAP se informaron más a menudo como objetos (55 casos, 68 %) que como fenómenos luminosos (26 casos, 32 %). La distribución de los 81 casos de efectos EM por iluminación ambiental no se considera significativa:
- Luz del día: 38 casos,
- Noche: 39 casos,
- sin especificar: 4 casos.

Estos 81 casos relacionados con efectos EM se han producido en casi todos los casos durante la fase de crucero del vuelo (79 casos). En 50 casos (62%) el UAP realizó maniobras de vuelo.

La distribución de los 81 casos de efectos EM por tipo de sistemas afectados y síntomas es la siguiente (*):

Table 18: Distribution of EM effects cases by affected systems

Affected Systems	E-M Symptoms	Type of Aircraft	Total (*)
Radio	Lost all frequencies UHF + VHF (17) Lost UHF (1) Lost VHF(1) Interferences (14)	M(14) P(11) C(8)	33
Magnetic Compass	Needle(s) rotated rapidly and continuously (3) Rapid needle(s) rotation and jamming (8) Aimed toward UAP (3) Two compasses indicating different direction (2) Compass indicating wrong direction (1)	P(7) M(6) C(4)	17
Aircraft control	Lost or Gained altitude (2) Lost control of aircraft (4) Turbulences when closed to UAP (2)	P(4) M(2) C(2)	8
ADF** (Automatic Radiocompass)	Two needles oscillate violently (3) Rapid rotation (4) Pulsing (1) Other (1)	C(5) P(3) M(1)	9
Power Plant	Engine runs roughly (5) Aircraft experienced buffeting (4) Partial lost of power (3) Engine stalled (2) Engine stopped and restarted « automatically » (4)	P(11) M(5) C(2)	18
Weapon System	Total failure (2) Gun radar failure (2)	M(4)	4
General electrical system	Total failure (radio, lights, ….) (6) Cabin lights extinguished completly (1) Cabin lights dimmed (2) Burned or partially burned (1)	P(4) C(6) M(4)	14
	Transponder stopped functioning (2) Electronic equipment jamming (2)		
Autopilot system	Failed to operate normally (3)	C(2) M(1)	3
DME***	Failed to operate normally (1)	P(1)	1
Radar system	Radar system inoperative (2) Radar jamming (1)	M(3)	3

(*) Several systems could be affected during the same UAP observation.
(**) ADF: Automatic Direction Finder.
(***) DME: Distance Measuring Equipment

El sistema de radio fue el sistema más afectado (33 casos). Los diversos síntomas informados por los pilotos son: pérdida de todas las frecuencias UHF y/o VHF (19 casos); interferencia o estática

(14 casos). El sistema de radio de las aeronaves militares (14 casos) se vio más afectado que el de las aeronaves privadas (11 casos) o el de las aeronaves comerciales (8 casos).

Ejemplo: La tripulación de un Cessna 337 notificó que tenía a la vista un objeto volador no identificado que parecía una nebulosa ovoide con un disco brillante en el centro. El fenómeno fue observado conjuntamente por pilotos de otra Cessna 337 y capitanes de las goletas pesqueras de la zona. El objeto se movió a gran altura. El piloto de la Cessna informó al controlador aéreo que al pasar el objeto verticalmente sobre la posición en la que volaba perdió el contacto por radio con todos los pesqueros, la torre de control y el resto de aeronaves, tanto en HF como en VHF. A medida que el objeto se alejaba, recuperó lentamente estos contactos de radio. (Caso 1380, Chile 1983)

Ejemplo: El piloto de un DC-4 fue abordado rápidamente por un primer objeto desde una distancia de unas 8 millas. Pasó por encima del techo del avión y tomó una posición a varias millas del otro lado. Parecía un enorme embudo con su amplia abertura en la parte superior y una luz roja intermitente en la parte inferior. Había una luz azul que emanaba de la parte superior más ancha. Mientras permaneció cerca del avión, las luces de la cabina permanecieron atenuadas y la radio no funcionaba. Cuando el objeto partió, las luces y la radio volvieron a la normalidad. Pronto el objeto volvió a acompañar brevemente al DC-4 con un segundo objeto similar. Nuevamente las luces se atenuaron. Luego ambos objetos se dispararon verticalmente hasta perderse de vista. (Caso 984, Perú 1966)

Las brújulas magnéticas se vieron afectadas en 17 casos. Los diferentes síntomas observados por los pilotos fueron: agujas continuas y de rotación rápida (3 casos); rotación y atasco rápidos de la aguja (8 casos); brújula apuntando hacia el UAP (3 casos); 2 brújulas que indican dirección diferente (2 casos); brújula indicando dirección equivocada (1 caso). El sistema de brújula magnética se vio más afectado en aviones privados (7 casos) que en aviones militares (6 casos) o en aviones comerciales (4 casos)

Ejemplo: El piloto de un Caravelle que volaba a 25.000 pies observó una formación de luces extrañas que volaban hacia el noreste con un rumbo de 30°. Dentro de la formación, había 3 cuerpos oscuros en forma de cigarro, 10 cuerpos redondos y otros 10 cuerpos redondos brillantes. Al pasar el Caravelle, los objetos hicieron que el comparador de la brújula del avión se iluminara para mostrar que había una perturbación magnética, lo que hizo que las 2 brújulas separadas mostraran lecturas diferentes. (Caso 912, Finlandia 1966)

La brújula radioeléctrica ADF (Automatic Direction Finder) se vio afectada en 9 casos. Los síntomas descritos en estos casos fueron: las 2 agujas oscilando violentamente (3 casos); agujas de rotación rápida (4 casos); pulsante (1 caso); no especificado (1 caso). ADF se vio más afectado en aviones comerciales (5 casos) que en aviones privados (3 casos) o en aviones militares (1 caso).

Ejemplo: El piloto de un DC-9 volaba a 20.000 pies cuando de repente, el sistema de radiogoniometría experimentó una avería y las luces de advertencia parpadearon en la cabina. Las 2 brújulas ADF fueron simultáneamente 8 grados equivocados, ambos en lados opuestos. El piloto miró por la ventana de su cabina y vio a su izquierda un "enorme embudo" en el cielo. Al principio inmóvil, luego pareció dirigirse hacia el avión en curso de colisión. Viajaba a una velocidad increíble, su color cambiaba de blanco a rojo. De repente el objeto se desvió en dirección horizontal alejándose del DC-9 hacia el oeste. La tripulación vio un camino luminoso de gas blanquecino-rojizo durante 20 minutos después de que desapareció. Casi al mismo tiempo y en el mismo lugar, la tripulación de un Boeing 737 se encontró con el mismo fenómeno. Otros 2 aviones también vieron el objeto. Los observadores terrestres también fueron testigos del fenómeno. (Caso 989, Austria 1972)

La central eléctrica de la aeronave se vio afectada en 18 casos. Los siguientes síntomas fueron descritos por los pilotos: Motor funcionando mal (5 casos); Aeronaves experimentando sacudidas (4 casos); Pérdida parcial de potencia (3 casos); Calado del motor (2 casos); Motor parado y reiniciado “automáticamente” (4 casos). La planta de energía fue más afectada en aviones privados (11 casos) que en avión militar (5 casos) o avión comercial (2 casos).

Ejemplo: El piloto de un avión privado estaba volando a 3.000 pies cuando su radio ADF comenzó a "pulsar" el circuito de silenciamiento en lugar del sonido corriente ordinario. Comenzó una rutina palpitante de "tranquilidad". Poco después de esto, la aeronave experimentó golpes. El piloto miró inmediatamente los indicadores del motor en el panel de instrumentos. Tan pronto como miró hacia abajo, la cabina se iluminó brillantemente con una luz de color blanco verdoso. El piloto miró hacia arriba y en su posición de las 11 en punto vio un objeto redondo de color naranja rojizo, pero más largo que ancho (aproximadamente 50 pies de largo), a una distancia de aproximadamente ¼ de milla. Parecía ser del tamaño de un semirremolque. Esto tenía senderos gemelos que se fusionaban en un sendero distinto que se extendía una milla y media detrás del objeto en todo momento. El objeto cruzó la trayectoria de vuelo de la aeronave descendiendo rápidamente. El piloto llamó por radio a ATC pero no tenían nada en el radar. (Caso 1264, EE. UU. 1995)

El sistema eléctrico general se vio afectado en 14 casos. Los diversos síntomas informados por los pilotos fueron: falla total (6 casos); luces de cabina atenuadas (2 casos); extinción completa de luces de cabina (1 caso); el transpondedor dejó de funcionar (2 casos); atasco de equipos electrónicos (2 casos); sistema eléctrico quemado o parcialmente quemado (1 caso). El sistema eléctrico general se vio más afectado en aeronaves privadas (4 casos) que en aeronaves comerciales (6 casos) o aeronaves militares (4 casos).

Ejemplo: El piloto de un pequeño avión privado que volaba a 1.000 pies de altitud vio un objeto brillante que se acercaba a una velocidad muy alta. Era de forma larga y puntiaguda en ambos extremos. El objeto se separó en 2 partes y la sección trasera se movió a una posición directamente debajo de la sección frontal y los 2 objetos pasaron el avión. Ambos tenían la misma intensidad de luz. Mientras el piloto observaba los objetos, su brillo desapareció y su motor se paró y todas sus luces se apagaron. Unos segundos después reapareció el brillo alrededor de los objetos. El motor del avión arrancó solo y sus luces se encendieron. Luego ambos objetos cayeron a una altitud más baja y se alejaron. Cinco testigos adicionales en tierra observaron los objetos. (Caso 1150, EE. UU. 1980)

El control de las aeronaves se vio afectado en 8 casos. Los pilotos han descrito varios síntomas: el piloto perdió el control de la aeronave (4 casos); la aeronave perdió o ganó altitud (2 casos); turbulencia cuando se acerca al UAP (2 casos). El Control de Aeronaves se vio más afectado en las aeronaves privadas (4 casos) que en aeronaves comerciales (2 casos) o militares (2 casos).

Ejemplo: El piloto de un Piper Arrow PA-28 que volaba a 3.500 pies se encontró con un objeto de forma ovalada de color amarillo muy brillante. De repente la Piper entró en 2 giros rápidos de 360° en el sentido de las agujas del reloj de los que el piloto tuvo que recuperarse manualmente. Descubrió que había caído unos 500 pies durante la maniobra de balanceo y recuperación. La próxima vez que revisó su panel de instrumentos, descubrió que su brújula magnética giraba en el sentido de las agujas del reloj tan rápido que no podía leer el número en su ventana cuadrada. Mirando hacia afuera nuevamente, vio que el UAP todavía estaba detrás de él, lo que sugiere que él también había perdido la misma cantidad de altitud. El piloto volvió a subir a su altitud de crucero y llamó por radio al control de vuelo. El controlador de tránsito aéreo le dijo que el radar mostraba tanto su avión como otro objeto cercano a él. El controlador dijo que se enviaría un avión para investigar. Poco más de 4 minutos después, 2 aviones F-4 Phantom llegaron a cada lado de él

viajando entre 400 y 500 mph. Justo cuando llegaron los jets, el UAP aceleró hacia adelante y luego hacia arriba en un ángulo de aproximadamente 30° sobre la horizontal y giró a la derecha, pasando frente a su avión. Finalmente la brújula volvió a funcionar normalmente después de que partió el UAP. (Caso 1053, Alemania 1976)

El sistema de radar se vio afectado en 3 casos. Los pilotos informaron de los siguientes síntomas: sistema de radar inoperativo (2 casos) y interferencia del radar (1 caso). Estos 3 casos de radar involucraban aviones militares.

Ejemplo: El piloto de un C-130 de la Guardia Costera de EE. UU. avistó una formación en V de 9 objetos blancos brillantes que volaban a una altitud estimada de 35.000 pies. Los objetos se acercaron desde arriba y hacia el lado derecho. Después de un corto tiempo sobrevolaron el C-130 y se posicionaron arriba y al lado izquierdo. El piloto intentó comunicarse con el control de tierra por radio, pero la radio estaba muerta y el radar dejó de funcionar. El piloto intentó cambiar a energía auxiliar que tampoco funcionaba. En un momento, los motores del avión se detuvieron (el aceite comenzó a congelarse en el aire muy frío). En lugar de perder altitud, mantuvo una altitud y un rumbo constantes. El avión supuestamente siguió volando en completo silencio. Luego entró en una "neblina extraña" (similar a un desvanecimiento) con aire lleno de electricidad estática. Había un arco eléctrico desde el cuerpo de uno hasta el metal dentro del fuselaje. La neblina desapareció después de unos 20 minutos. La energía volvió repentinamente y la tripulación pudo reiniciar los motores en secuencia. El avión había cubierto una distancia de 265 millas náuticas durante el período de 45 a 50 minutos mientras viajaba a una velocidad indicada de 160 a 190 nudos. (Caso 873, Antártida, 1964)

El sistema de piloto automático no funcionó normalmente en 3 casos: 2 casos de aviones comerciales y un avión militar.

Ejemplo: El piloto de un avión DC-10 estaba bajo el control del sistema de piloto automático #2 y volaba a 37.000 pies de altitud. De repente e inesperadamente, el avión comenzó a girar a la izquierda, haciendo un ladeo de 15º. En unos pocos segundos, el capitán y el primer oficial miraron hacia el lado izquierdo de su avión y vieron una luz blanca redonda extremadamente brillante a aproximadamente su propia altitud. Luego el piloto notó que 2 de las 3 brújulas de la cabina (que usan sensores en las puntas de las alas del avión) daban lecturas diferentes, aunque el circuito comparador no indicaba una falta de coincidencia. En este momento, el copiloto apagó el piloto automático y tomó el control manual del avión. Al aterrizar, se revisaron las brújulas y se encontró que estaban en condiciones normales de funcionamiento. (Caso 1062, EE. UU. 1977)

Los sistemas de armas se vieron afectados en 4 casos militares. Los pilotos han informado de los siguientes síntomas: fallo del radar del cañón (2 casos) y fallo total (2 casos)

Ejemplo: El piloto de un F-18A Hornet de la Fuerza Aérea de Finlandia vio 5 objetos en forma de disco rodeados por un resplandor naranja. Llamó por radio a su base para informar de la situación y se le ordenó interceptarlos. Los 5 objetos viraron bruscamente. El piloto informó a control de vuelo que los discos estaban rompiendo la formación y recibió permiso para dispararles. El piloto se colocó detrás de un objeto brillante y lo alineó con la retícula de su pantalla de "cabeza arriba" del parabrisas. Pero en lugar de captar el "tono de adquisición de objetivos" en sus auriculares, escuchó el estridente bocinazo de una alarma. De repente la computadora de orientación se desconectó. La pantalla "heads up" desapareció. El sistema de disparo del F-18 para el cañón de 20 mm tampoco funcionaba. Al instante el piloto pulsó el interruptor de "armado" de sus misiles aire-aire. La luz roja de mal funcionamiento comenzó a parpadear en el tablero. Los objetos se agruparon y volaron hacia el este a Mach 4 o 5. Los objetos fueron vistos por última vez en dirección a Rusia. Las

computadoras del F-18 se probaron durante días, pero no pudieron encontrar nada malo en ellas. (Caso 1288, Finlandia 1997)

En 29 casos, 2 o más sistemas se vieron afectados durante el mismo encuentro con un UAP. Estos 29 casos se distribuyeron más o menos equitativamente entre aviones privados (11 casos), aviones comerciales (10 casos) y aviones militares (8 casos)

Ejemplo: El piloto (un oficial de policía) y el pasajero del avión Cherokee Warrior volaban a 4.000 pies de altitud. De repente el reloj del piloto se detuvo a las 21:00 horas y luego las alas de la aeronave se pusieron rojas y el control se atascó. Por la ventana derecha, el piloto vio una gigantesca bola roja de energía (diámetro: 300 pies) cerca del ala derecha que primero apareció estacionaria. Luego se alejó rápidamente y mientras lo hacía, parecía ser una luz blanca en el reverso. Desapareció en una gran nube gris oscuro y reapareció en la misma nube mostrando su lado radiante rojo y luego su lado radiante blanco. Cuando se alejó, los testigos tuvieron una sensación de caída y el control de la aeronave estaba volviendo a la normalidad. El piloto se dio cuenta de que la aeronave había sido arrastrada hacia arriba por lo menos 2.000 pies (de 4.000 a 6.000 pies y luego de regreso a 4.000 pies). (Caso 1218, Canadá 1989)

Además es importante notar que en 74 casos (91% de los 81 casos), los efectos EM en los sistemas de aviónica fueron transitorios y ocurrieron solo cuando los testigos vieron visualmente el UAP.

Ejemplo: Un piloto instructor y su estudiante notaron 2 esferas acercándose a ellos en un curso de colisión. El piloto realizó una acción evasiva para evitar la colisión. Después de nivelarse, los 2 objetos dieron la vuelta y comenzaron a seguir al avión. El piloto probó su radio pero no funcionaba debido a la fuerte estática. Una esfera estaba en un lado del ala y la segunda esfera en el otro lado. Los 2 objetos aceleraron a una velocidad fenomenal hacia el oeste, momento en el que la radio volvió a estar operativa. (Caso 1257, EE. UU. 1986)

En 7 casos (9%) el efecto fue permanente y los sistemas tuvieron que ser reparados o reemplazados. De estos 7 casos con efectos permanentes, se afectó el sistema eléctrico en 6 casos y la radio en un caso.

Ejemplo: Un objeto de forma triangular con luces estroboscópicas muy brillantes comenzó a dar vueltas alrededor de un B737 a la misma altura y una corta distancia al frente. La tripulación experimentó un drenaje de energía en su avión. Volando en la zona, la tripulación de un Airbus A330 observó un resplandor violáceo que rodeaba al B737. Air Traffic Control le dio al piloto un vector de 8º para evitar el objeto desconocido, ya que ATC también lo tenía en el radar. El piloto del B737 presentó un informe de "casi accidente" a ATC. El objeto se desvió hacia el lado de babor y se experimentó una gran estela turbulenta cuando el B737 fue sacudido violentamente y la temperatura del aire exterior aumentó a más de 164º C mientras el enorme UAP abrasaba el aire como se muestra en la lectura digital de la pantalla del sistema. El único otro fenómeno conocido que puede causar este efecto es el relámpago. Cuando la tripulación del B737 aterrizó, no pudieron levantar los frenos de velocidad (spoilers) en las alas más de un cuarto de distancia hacia arriba. La aeronave fue examinada y las alas se encontraron gravemente dañadas como abolladas por un martillo. También hubo daños en el revestimiento de la aeronave y daños hidráulicos en los frenos de velocidad, causados por la estela del UAP. El B737 fue puesto fuera de servicio. (Caso 1451, Irlanda 2004)

El análisis mencionado anteriormente de los casos de efectos EM muestra la especificidad que se encuentra en los casos militares. Los aviones militares se ven menos afectados probablemente porque están más protegidos contra interferencias magnéticas/de radiofrecuencia o radiación ionizante que los aviones comerciales o privados. En el otro extremo, las avionetas privadas son el tipo de aeronave más afectada debido a que sus sistemas están menos blindados. Este análisis

también muestra que en 4 casos, cuando el piloto fijó el radar de su arma y/o el sistema de armas en el UAP, todos los sistemas se volvieron ineficaces y. los dispositivos antiinterferencias no funcionaron normalmente. En estos 4 casos, una revisión completa de los sistemas afectados después del aterrizaje no mostró fallas ni anomalías.

Independientemente de la(s) naturaleza(s) de los UAP, el hecho de que sean capaces de hacer que los sistemas de armas sean ineficaces, cuando el piloto los ha apuntado con su arma o radar de misiles, parece indicar que algunos de estos fenómenos utilizan detección electrónica o sistemas de contramedidas.

Los avistamientos que involucran efectos EM son de gran interés debido al hecho de que posiblemente podrían proporcionar alguna información técnica sobre la naturaleza de los fenómenos.

17. Efectos físicos en testigos (piloto, copiloto) y pasajeros:

Los "efectos físicos" fueron reportados por los testigos en 13 casos (2%). Los hay de muy diferentes tipos. En cinco casos (14/04/1954, 19/10/1953, 09/03/1957, 17/07/1957, 24/07/1957), los pasajeros resultaron heridos cuando el piloto tuvo que realizar una maniobra evasiva rápida para evitar una colisión con el UAP. En otro caso (05/05/1958), el piloto sintió un intenso calor en el interior de la cabina cuando el UAP se encontraba a una distancia de 900 pies de la aeronave. En un caso (11/1972), a un piloto comercial le perturbó la visión el brillo de la UAP. En otros 2 casos (02/11/1953 y 20/04/1964), los pilotos no pudieron escuchar ningún sonido, todo el sonido pareció disiparse (incluso el sonido del motor de la aeronave). En 2 casos militares (01/09/1956 y 03/1967) la aeronave explotó mientras se acercaba o perseguía al UAP.

En un caso (21/10/1978, Australia) el piloto y el avión desaparecieron porque el UAP estaba muy cerca del avión.

Frederick Valentich (20 años) piloto de Cessna 182 despegó de Melbourne a las 18:19 (hora local) en ruta a King Island en el Estrecho de Bass. A las 7:06 p. m., llamó por radio al control de tráfico aéreo para preguntar sobre un objeto alargado con una luz verde y una apariencia metálica brillante que se enfrentaba a su avión y volaba en círculos sobre su Cessna. Según una comunicación radial, el piloto declaró: "Me parece que está jugando a una especie de juego. Esto está volando sobre mí 2, 3 veces a velocidades que no pude identificar". Justo después de las 7:10 p. m., el piloto informó: "Parece que está parado; Estoy orbitando y la cosa también está orbitando encima de mí; tiene una luz verde y es algo metálico; es todo brillante por fuera". A las 7:12 p. m., informó que su motor funcionaba con dificultad. Segundos después, su última transmisión fue: "Esta avioneta rara me vuelve a pasar encima…. Vuelve a pasar y no es una avioneta". Esto fue seguido por 14 segundos de un extraño sonido metálico a través del micrófono abierto. Valentine y su avión desaparecieron. Nunca se encontró rastro de él a pesar de una extensa búsqueda. Posteriormente los investigadores australianos localizaron numerosos testigos de avistamientos del UAP en la misma vecindad justo antes y después de la desaparición del Cessna, incluidos varios que vieron una luz verde sobre el Estrecho de Bass. (Casilla 1104, Australia 1978)

Conclusiones

Este estudio preliminar de 600 casos de UAP informados por pilotos civiles y militares ha mostrado una serie de puntos clave

- La distribución de casos proviene de toda la Tierra (zonas continentales y marítimas);
- Hay un poco más de casos nocturnos (54%) que diurnos;

- Los testigos fueron 2 o más en el 69% (más de dos tercios) de los casos;
- Los pilotos han informado oficialmente sus avistamientos en 197 casos (33% de los 600 casos);
- Los pilotos comerciales han informado oficialmente sus avistamientos en un 35% de 233 casos;
- La mayoría de los avistamientos ocurrieron durante la fase de crucero del vuelo (85%);
- Los avistamientos visuales son confirmados por detección de radar en el 27% de los casos;
- Más UAP se describen como "objetos" (74 %) que como fuentes puntuales de luz. Circular (disco) es la forma más reportada (42%);
- Los UAP realizan maniobras en más de la mitad de los casos (56%) y sus comportamientos parecen reflejar una interacción con la aeronave en casi el 50% (299) de los 600 casos;
- En el 48% (casi la mitad) de los 600 casos, el UAP ha tenido o podría haber tenido un impacto en la seguridad del vuelo, incluidos 31 casos en los que los pilotos tuvieron que realizar una acción evasiva para evitar una colisión con el UAP;
- Los efectos electromagnéticos se informaron en el 14% de los 600 casos, los sistemas de radio y brújula fueron los más afectados;
- Las aeronaves privadas se ven más afectadas por los efectos E-M supuestamente causados por el UAP;
- Los sistemas de armas fueron momentáneamente ineficaces al apuntar al UAP;

La mayoría de los resultados (en porcentajes) encontrados en este análisis de 600 casos son muy cercanos a los obtenidos en el análisis de 300 casos publicado por el autor en 2010, lo que indica que independientemente del número total de casos analizados, se mantienen más o menos los mismos patrones.

Este análisis confirma el impacto potencial en la seguridad de la aviación y la necesidad de un estudio serio de estos fenómenos por parte de los departamentos gubernamentales de aviación y la Organización de Aviación Civil Internacional de las Naciones Unidas. Los pilotos deben estar informados sobre las características de vuelo de estos fenómenos y motivados para reportarlos en forma detallada. En demasiados casos faltan en los informes datos básicos, como la hora del avistamiento, la distancia de separación entre la aeronave y el UAP, la altitud, etc.

Solo una recopilación sistemática de testimonios detallados de pilotos y tripulaciones mejorará la investigación científica sobre estos fenómenos y contribuirá a la seguridad aérea.

EL PROYECTO ORION

MEMORANDUM

A: President Barak Obama and Members of Congress
De: Steven M.Greer MD, Director, The Orion Project
Re: Llamamiento urgente para el apoyo de las soluciones de la nueva energía

El Proyecto Orion ha identificado nuevas e innovadoras soluciones de energía que requieren su investigación y apoyo inmediatos.

Desde 1902, los avances en los sistemas de generación de energía electromagnética han permitido la extracción de energía gratuita ilimitada del espacio que nos rodea. Este campo de energía, denominado Energía Cero y Energía del Espacio del Vacío Cuántico, permite la extracción de grandes cantidades de energía electromagnética que pueden hacer funcionar nuestros hogares, automóviles, fábricas y negocios a muy bajo costo y SIN contaminación, emisiones, gases de efecto invernadero o radiación ionizante.

El "Resumen de tecnologías energéticas innovadoras" adjunto es una breve descripción general de estas soluciones energéticas.

Necesitamos reenfocar la discusión nacional sobre la energía lejos del juego de suma cero de 'carbón limpio', viento, solar, biocombustibles y energía nuclear y hacia estos sistemas verdaderamente avanzados que involucran un área completamente nueva de la física. Estas nuevas ciencias tienen la clave para comenzar una nueva economía energética, resolver el problema del calentamiento global, eliminar la pobreza en todo el mundo y crear una civilización sostenible y justa en la Tierra.

Desafortunadamente muchos de los mayores avances en esta área de la ciencia y la tecnología han sido ilegalmente clasificados a través de abusos de la Ley de Seguridad Nacional, la Ley de Patentes y otros mecanismos. Esto debe corregirse de inmediato. También hemos identificado a científicos brillantes que desean trabajar con nosotros para construir estas nuevas tecnologías energéticas, pero se les impide de manera activa y agresiva hacerlo por el uso ilegal de varias disposiciones de seguridad nacional. Uno de esos científicos puede crear un prototipo dentro de 3 a 6 meses que permitiría que todos los hogares y negocios en Estados Unidos funcionen con energía limpia y gratuita.

Esta situación requiere la intervención del Presidente y de los principales comités de supervisión del Congreso.

Le pedimos que:

- Se investigen estas nuevas tecnologías
- Se proporcione apoyo financiero inmediato para la investigación y el desarrollo de soluciones energéticas prácticas basadas en estos nuevos avances científicos
- Emitir una orden ejecutiva que libere a estos científicos de las restricciones ilegales de seguridad nacional que se les han impuesto
- Emitir una orden ejecutiva para asegurar la cooperación del DOE y otras agencias en el financiamiento y lanzamiento de estas tecnologías

También hemos identificado una serie de proyectos gubernamentales clave y corporativos financiados por el gobierno que poseen estas tecnologías. Estas operaciones están reteniendo

ilegalmente estas tecnologías que salvan la Tierra del público. Solo la intervención directa del Presidente y de los congresistas puede corregir esta situación.

Comenzar una nueva economía energética basada en estos avances científicos es la prioridad de la seguridad nacional más apremiante que enfrenta nuestra nación. Estamos listos para proporcionar materiales detallados y acceso a estos científicos para que, por fin, podamos liberarnos de los grilletes de la dependencia del petróleo y del carbón y avanzar como una civilización libre y transformada en la Tierra.

Respectuosamente
Steven M.Greer MD
Founder and Director
The Orion Project
www.TheOrionProject.org

Resumen de las tecnologías energéticas innovadoras

PREPARADO PARA:
El Presidente de los Estados Unidos
y los Miembros del Congreso de Estados Unidos
PREPARADO POR:
Steven M. Greer, MD y Theodore C. Loder III, PhD
The Orion Project
P.O. Box 4347
Charlottesville, VA. 22905
info@theorionproject.org

Índice

Resumen de tecnologías energéticas innovadoras

1.0 Introducción y antecedentes

1.1 Antecedentes de este documento informativo

Este documento resumido se preparó con el fin de proporcionar información general sobre las tecnologías de producción de energía que están fuera de consideración o del conocimiento de la corriente principal habitual. Este documento se basa en casi 17 años de investigación del Dr. Greer, el Dr. Loder y otros miembros de The Orion Project, que han estado estudiando la generación de energía y las tecnologías de propulsión. Hemos identificado una serie de nuevas tecnologías energéticas que dentro de 6 meses a varios años, con la financiación adecuada, pueden estar listas para su comercialización. Varias de estas tecnologías se presentaron en una sesión informativa para la EPW del Senado de EE. UU. en 2001 a pedido del presidente de la EPW, el senador Bob Smith (R-NH) (Loder, 2001). Debido a que muchas de estas tecnologías se encuentran en la etapa de diseño o prototipo, necesitarán financiamiento para la investigación necesaria para llevarlas al público. Para ello, será necesario llevar estas tecnologías candidatas a una etapa de potencial comercial real mediante el desarrollo de lo que se ha denominado el "demostrador robusto". Este demostrador sería un dispositivo confiable, autoalimentado y reproducible que produciría cantidades utilizables de energía y no causaría contaminación.

1.2 Categorías de tecnología y antecedentes

Hemos identificado una serie de tecnologías avanzadas para reemplazar la necesidad de petróleo, gas, carbón y energía nuclear, eliminando así la contaminación y la inestabilidad geopolítica resultante de los sistemas existentes.

Estas tecnologías se dividen en 3 categorías amplias (los ejemplos se enumeran en la Sección 4.0):
1. Tecnologías de transición. Estos son dispositivos o procesos que permiten que las fuentes de energía existentes sean mucho más eficientes, reduzcan la contaminación o limpien los peligros ambientales existentes. Por ejemplo, dispositivos complementarios para modernizar automóviles y camiones con una tecnología que aumenta significativamente la economía de combustible.
2. Dispositivos de energía electromagnética que son sobreunidad. Estos incluyen generadores, dispositivos de estado sólido y dispositivos de plasma magnético que perturban el campo de energía de punto cero (o campo de flujo de vacío cuántico) para aprovechar la energía electromagnética y crear energía utilizable sin una fuente de combustible externa neta o contaminación.
3. Sistemas de propulsión avanzados que usan campos electromagnéticos para alterar la masa y el espacio alrededor de un objeto para permitir su levitación y su conducción. Estos sistemas "electrogravitatorios" permitirán que los viajes sean libres de contaminación, rápidos y sin el uso de combustibles fósiles de ningún tipo ni el uso de carreteras de superficie.

Hasta ahora la mayoría de los esfuerzos centrados en estas tecnologías han sido proyectos clasificados que se han negado a permitir una aplicación y un uso generalizados debido a varios acuerdos financieros y enrgéticos especialmente corruptos. Ingenieros, científicos e inventores han sido absorbidos por estos llamados proyectos "negros" o han trabajado solos, sin la financiación adecuada de I+D, apoyo, seguridad estratégica o un proceso profesionalizado.

1.3 Desarrollo de políticas y estrategias de apoyo

Además de los aspectos científicos y de ingeniería del desarrollo de estas tecnologías, será necesario un desarrollo activo de políticas y estrategias acordes en las siguientes áreas:
• La aplicación de estas tecnologías en el mundo en desarrollo y la concesión de dichas tecnologías para reducir la pobreza generalizada y el deterioro ambiental en estas regiones;
• Comprender las implicaciones financieras, económicas e industriales de estas tecnologías y determinar la mejor manera de hacer la transición de una sociedad industrial basada en el carbón a

una sociedad limpia, denominada de "energía libre", con una interrupción mínima;
• Determinación de las implicaciones para la seguridad nacional e internacional de estas tecnologías y como empoderar mejor a las instituciones gubernamentales e internacionales existentes para garantizar una transición sin problemas a una nueva economía y orden geopolítico;
• Desarrollo de aplicaciones de orden superior de estas tecnologías, como la combinación de nuevos generadores de energía con procesos avanzados de desalinización para la producción de agua dulce;
• Determinación de las implicaciones sociales, culturales y geopolíticas a largo plazo de estas tecnologías, ya que ayudan a eliminar la pobreza, fortalecen las economías a nivel local/aldea y alteran el juego de suma cero de recursos limitados como los combustibles fósiles;
• Determinación de las aplicaciones médicas, de telecomunicaciones y de viajes espaciales de estas tecnologías;
• Determinación de métodos para evitar y, si es necesario, contener la conversión en armas de estas tecnologías de energía y propulsión;
• Determinación de las implicaciones de estas tecnologías para la justicia social, la paz y la creación de una civilización sostenible a largo plazo en la Tierra, entre otros.

Lograr el desarrollo de estas políticas y estrategias es una tarea difícil, pero debe llevarse a cabo si nosotros, como sociedad, planeamos salir de la economía de "combustibles fósiles" y pasar a un estilo de vida más sostenible global. Estas políticas y estrategias deben desarrollarse simultáneamente con el desarrollo de las tecnologías actuales para asegurar la aceptación e integración de las nuevas tecnologías en nuestra sociedad global.

1.4 Historia de las tecnologías de la sobreunidad
Sobreunidad es un término que se usa a menudo para describir tecnologías que usan un sistema cerrado que produce más energía de la que consume. Tecnológicamente los obstáculos para lograr lo que se llama generación de energía de sobreunidad o "energía del vacío" mediante el acceso a la abundante energía en el espacio que nos rodea, no son insuperables y han sido bien documentados en la literatura abierta. Por ejemplo Bearden (2002, 2007) enumera más de una docena de tecnologías de sobreunidad potenciales.

La investigación muestra que en los últimos 75 años se han producido una serie de avances significativos en la generación de energía y la propulsión que se han suprimido sistemáticamente. Desde la época de N. Stubblefield, N. Tesla, T. Townsend Brown y otros a principios y mediados del siglo XX, hemos tenido la capacidad tecnológica para reemplazar los sistemas de generación de energía nuclear, de combustión interna y de combustibles fósiles con sistemas avanzados electromagnéticos y electrogravitatorios no contaminantes. Muchos de estos avances están documentados en libros recientes de Bearden (2002), Valone (2007) y Manning y Garbon (2008).

Lo que ha sido infranqueable son las barreras creadas a través de la colusión de vastos intereses financieros, industriales, petroleros y gubernamentales canallas. En definitiva las barreras estratégicas para la adopción generalizada de estos nuevos sistemas electromagnéticos de generación de energía superan con creces las tecnológicas.

1.5 Categorías de supresión
Nuestra revisión de avances tecnológicos pasados y ahora oscuros muestra que estas invenciones han sido suprimidas o incautadas por las siguientes amplias categorías de acciones
1.5.1 Adquisición de la tecnología por empresas 'fachada' cuya intención ha sido 'archivar' la invención y evitar que el dispositivo llegue al mercado.
1.5.2 Denegación de patentes y protección de la propiedad intelectual por acción sistemática de los EE. UU. y otras oficinas de patentes.
1.5.3 Incautación o supresión de la tecnología mediante la aplicación ilegal de la sección 181 de la ley de patentes de EE. UU. u otras aplicaciones ilegales de las disposiciones de seguridad nacional

que dan como resultado que la tecnología se clasifique o se considere "importante para la seguridad nacional". Tenga en cuenta que estas aplicaciones son acciones ilegales realizadas por personas y entidades deshonestas y sin supervisión que trabajan en connivencia con intereses para suprimir estas tecnologías.
1.5.4 Abusos por parte de otras entidades reguladoras o de concesión de licencias, incluidos, entre otros, elementos deshonestos dentro del Departamento de Defensa, la CIA, la NSA, la Comisión Federal de Comercio, el Departamento de Energía y otros.
1.5.5 Atacar al inventor o la empresa con estafas financieras, arreglos financieros ilegales que conducen a la desaparición de la empresa y trampas similares.
1.5.6 Interceptación sistemática de fondos y apoyo financiero esencial necesarios para desarrollar y comercializar estas nuevas fuentes de energía fundamentales.
1.5.7 Un patrón de hostigamiento, amenazas de bomba, robo y otras acciones sombrías que asustan, intimidan y desmoralizan a quienes inventan, poseen o desarrollan dichas tecnologías; aparentemente, también se han producido daños corporales significativos y asesinatos.
1.5.8 Incentivos a través de compras financieras significativas, ofertas de posiciones de poder y prestigio y otros beneficios al propietario de dichas tecnologías para asegurar su cooperación en la supresión de dichas tecnologías.
1.5.9 Prejuicio del establecimiento científico y rechazo de la tecnología a la luz de los efectos electromagnéticos no convencionales que se cree que no son posibles según la sabiduría científica convencional actual.
1.5.10 Corrupción de entidades científicas y líderes a través de enlaces clandestinos con proyectos privados clandestinos o en la sombra que pretenden suprimir dichos dispositivos.
1.5.11 Corrupción de las principales entidades de los medios de comunicación y figuras clave a través de enlaces clandestinos con proyectos secretos clandestinos o privados en la sombra que pretenden suprimir dichos dispositivos.

Teniendo en cuenta la multiplicidad de técnicas de supresión descritas anteriormente, un inventor solitario o una empresa de I+D convencional no pueden superar estos obstáculos de ninguna manera. Por lo tanto se debe diseñar y ejecutar un plan estratégico y una capacidad acorde con estas barreras para que estas nuevas tecnologías tengan éxito.

2.0 Componentes del Plan Estratégico para el Desarrollo de salvaguarda
Esta breve descripción ilustra la profundidad y amplitud de la estrategia mínima necesaria para hacer avanzar estas tecnologías y superar los importantes obstáculos que existen en el statu quo. Los diversos componentes enumerados a continuación deben llevarse a cabo al mismo tiempo que la fase de investigación y desarrollo para ayudar a asegurar su éxito.

2.1 Uso de programas de patentes y protección de propiedad intelectual en los EE. UU. y en el extranjero que eviten activar la sección 181 de la Ley de Patentes y acciones similares por parte de intereses de seguridad nacional deshonestos.
2.2 Actividades de educación de la comunidad científica para crear un núcleo de apoyo científico e institucional convencional y respetado para esta nueva ciencia.
2.3 Actividades de educación política y gubernamental para crear un apoyo firme entre los líderes políticos, agencias gubernamentales amigas, entidades reguladoras y otros; un PAC (Comité de Acción Política) asociado deberá brindar apoyo a los líderes y grupos políticos que, a su vez, pueden crear moneda política real a favor de estos nuevos sistemas energéticos.
2.4 Redundancia en alta mar (fuera de los EE. UU.) de tecnologías, recursos y sistemas estructurales para garantizar la longevidad en caso de acciones catastróficas contra la empresa o la tecnología en los EE. UU.
2.5 Creación de medios de comunicación y apoyo público mediante la divulgación profesional de la tecnología tan pronto como esté asegurada; dicha divulgación masiva de la tecnología implica reclutar a una de las 5 principales empresas de relaciones públicas y publicar en los medios masivos

los hallazgos de laboratorios científicos y gubernamentales en apoyo de las afirmaciones de la tecnología. Este plan también requiere la capacidad de completar una compra masiva de espacios publicitarios en los medios en caso de que los medios se nieguen a publicar la historia (tenemos fuentes dentro de los medios y las estructuras de seguridad nacional deshonestas que han confirmado que los medios han sido y están controlados) sobre estos y otros temas relacionados y que es prudente prever algún grado de obstrucción de los medios. Alrededor del 70% de los estadounidenses están preocupados por el futuro del medio ambiente y los problemas de sostenibilidad y esta mayoría de la población puede convertirse en una poderosa fuerza de apoyo en caso de que se produzcan intentos de suprimir las tecnologías.
2.6 Enlace cuidadoso con los grupos e instituciones de movimientos de masas existentes que naturalmente apoyarían el lanzamiento y la adopción generalizada de estos nuevos sistemas de energía; estos incluyen organizaciones y agencias ambientales, grupos y agencias contra la pobreza, grupos de conservación y energía, grupos y agencias de desarrollo internacional, etc.
2.7 Acercamiento a los países productores de petróleo e intereses para negociar la inclusión basada en el desempeño de sus intereses en la difusión de estas nuevas tecnologías, "evadiendo" así el impacto económico negativo a largo plazo de estas tecnologías en su base económica central. El concepto aquí es convertir a los adversarios potenciales en aliados interesados, pero con criterios de rendimiento específicos que evitarían la obstrucción o el "archivo" de la tecnología.
2.8 Educación y desarrollo de un mayor apoyo dentro de los ámbitos militares, de inteligencia y de seguridad nacional específicos que ya son favorables al lanzamiento de estas tecnologías; se ha identificado un nivel sustancial de apoyo y se puede cultivar aún más en apoyo de la liberación segura y ordenada de estos sistemas de energía.
2.9 Los inventores de estas tecnologías estarán específicamente aislados de estas amenazas y presiones, legales o de otro tipo, ya que la tecnología se asignará a la empresa a través de un acuerdo de licencia profesional que protege al inventor; además se asegura al inventor que el dispositivo se revelará y difundirá masivamente mediante una cláusula que permite que la tecnología vuelva al inventor en caso de que la empresa de desarrollo no se desempeñe de acuerdo con criterios específicos dentro de un tiempo específico.

3.0 Necesidades organizativas para desarrollar tecnologías energéticas innovadoras
(Ejemplo: El Proyecto Orión)
Una descripción histórica de los generadores eléctricos superunidad y otras innovaciones energéticas no convencionales muestra que durante al menos 75 años, la sociedad humana podría haber tenido un reemplazo de los combustibles fósiles y del motor de combustión interna. El hecho de que estos avances energéticos no estén en uso hoy en día, es una amplia evidencia de que los obstáculos para el uso generalizado de estas tecnologías tienen menos que ver con inventar un sistema de este tipo o incluso con la financiación adecuada, y principalmente con 'algo más'.

Desarrollar un dispositivo de este tipo, suponiendo que sea robusto, comercialmente viable y que genere energía utilizable real, es menos del 10% de la solución a este problema. El otro 80-90% se encuentra en este 'algo más'. Esto se ocupa de los intereses especiales, carteles, centros de poder y similares que no quieren un reemplazo para el petróleo, el carbón, los servicios públicos centralizados y el motor de combustión interna. Estos grupos tienen un enorme poder para bloquear la liberación de una nueva tecnología energética y han utilizado muchas de las actividades de supresión enumeradas anteriormente.

Una empresa y su liderazgo central deben tener un historial de asumir áreas de conocimiento muy controvertidas y suprimidas y trasladarlas de manera creíble a la arena pública de apoyo y divulgación. Por ejemplo, el Proyecto Orion tiene un área profunda y amplia de experiencia en el manejo de la llamada tecnología e información negra y suprimida (ver www.DisclosureProject.org).

El Proyecto Orion cuenta con una amplia red de consultores, asesores, partidarios y contactos de

una amplia gama de disciplinas, incluidos los niveles más altos de las comunidades científica, financiera, gubernamental, militar, internacional, mediática y diplomática.

El inventor promedio, incluso el excepcional, simplemente no puede reunir el enorme poder, el apoyo público, el apoyo político, la influencia y los servicios de protección necesarios para mover con éxito un sistema de superunidad del prototipo al mercado mundial. El Proyecto Orion puede hacer esto.

Esta combinación (liderazgo audaz y valiente junto con una vasta red del poderoso apoyo financiero, público y gubernamental) hace que el Proyecto Orion sea único en el mundo actual y el único medio realmente efectivo de llevar estas nuevas tecnologías energéticas al mundo. Este es este otro 80%, este 'algo más', que ha estado faltando durante los últimos 75 años.

3.1 Restricciones importantes para cualquiera que desarrolle estas tecnologías
3.1.1 No deben permitir que estas tecnologías se utilicen para el desarrollo o la fabricación de armas y no se debe otorgar licencia de ninguna tecnología para ninguna aplicación de armas.
3.1.2 La participación de cualquier fuente de financiación debe limitarse al 49 % o menos de la participación mayoritaria en la tecnología por razones de seguridad. En el pasado, los intereses financieros y comerciales se han "vendido" predeciblemente a intereses especiales para suprimir desarrollos energéticos tan importantes y revolucionarios. La entidad en desarrollo debe estar firmemente comprometida con la divulgación completa y la disponibilidad generalizada de estas tecnologías para salvar la Tierra. Ninguna cantidad de fondos debe resultar en la revocación de esta política.

4.0 Lista de ejemplos de las tecnologías
La siguiente lista de tecnologías candidatas que se presenta aquí incluye ejemplos de tecnologías que podrían desarrollarse durante un período de varios años con la financiación adecuada (tenga en cuenta que varias pueden llevar más tiempo). Inicialmente no sería necesario admitir todas estas tecnologías, ya que tendrá que haber una investigación de antecedentes muy rigurosa de cada tecnología durante las etapas iniciales para determinar cuales tienen las mejores posibilidades de éxito. Los costos estimados para el trabajo simultáneo en 6 de los proyectos, se enumeran a continuación en la sección Presupuesto Ejemplo (Sección 5.0).

4.1 Generador de energía libre electromagnético de estado sólido
Esta tecnología es verdaderamente revolucionaria y extrae energía electromagnética del campo de vacío cuántico. El dispositivo es de estado sólido, no tiene partes móviles. El equipo de ingeniería, con el apoyo financiero adecuado, podrá crear un dispositivo de energía libre independiente de varios kilovatios dentro de 12 a 18 meses, listo para su aplicación comercial. El objetivo inicial del proyecto será la creación de unidades portátiles de alimentación, fuente de alimentación electrónica y unidades internas para su uso en equipos y armarios de potencia. Estas aplicaciones iniciales tendrán un alcance mundial. Más adelante estarán disponibles las unidades de energía para el hogar y la empresa. Bearden (2002, Capítulo 7) describe un ejemplo de esta tecnología.

4.2 Generadores de energía libre electromagnéticos rotativos
Estos dispositivos utilizan un campo electromagnético giratorio para extraer energía del campo de vacío cuántico (Bearden, 1995-1996). Hemos identificado una serie de inventores y empresas que trabajan en sus propias variaciones de esta tecnología. Se estima que dentro de uno o dos años con la financiación adecuada, uno o varios de estos sistemas podrían escalarse a varios kilovatios de salida utilizable, adecuados para el funcionamiento en hogares y pequeñas empresas.

4.3 Potencia Oscilada o Resonancia de Energía
Varios inventores han desarrollado el concepto de potencia oscilante de Tesla de modo que una

corriente alterna (CA) estándar, que tiene corriente y tensión alterna, ademas tiene potencia alterna. Esto reduce la cantidad de energía que las empresas de servicios públicos deben "empujar" por las líneas para hacer el trabajo, lo que permite que las empresas de servicios públicos actuales aumenten la energía disponible para los clientes sin el enorme costo de las nuevas plantas de energía. Esta tecnología permitiría a los grandes usuarios de energía eléctrica reducir el consumo hasta en un 50%, y podría adaptarse para integrarse en productos de consumo para hacerlos extremadamente eficientes.

4.4 Tecnología de elevadores electromagnéticos
Esta tecnología ha sido desarrollada por un brillante matemático y físico que ha aclarado la relación fundamental entre el electromagnetismo, los campos magnéticos y la masa y la gravedad. Esencialmente esta tecnología, ya desarrollada al nivel de prueba de un sistema de principio, permite una reducción en la masa, lo que permite la sustentación. Los principios involucrados permiten crear sistemas de generación de energía libre, así como aplicaciones aeroespaciales avanzadas. Valone (1994, 2004), Cameron (2001), LaViolette (2008) y Loder (2002) han descrito ejemplos y antecedentes científicos de esta tecnología, incluidos en la Sección 6.0 Apéndice D.

4.5 Tecnología de combustión mejorada con agua
Existen numerosas tecnologías que utilizan la electrólisis para disociar el agua en una mezcla de hidrógeno y oxígeno (a menudo denominada gas de Brown) que, cuando se agrega a la corriente de combustible en los motores de combustión interna, reduce los contaminantes y "aumenta el kilometraje". El principal problema de la mayoría de estas tecnologías es que la cantidad de energía necesaria para disociar el agua es aproximadamente igual a la cantidad de energía obtenida durante el proceso de combustión, por lo que no hay "ganancia de energía". Sin embargo varios inventores han investigado la física de la disociación del agua y pueden descomponer el agua en gas de Brown utilizando mucha menos energía de la que predice la física mediante el uso de frecuencias de resonancia natural de la disociación del agua. Tanto el Dr. Andrija Puharich (1993) como Stanley Meyer (múltiples patentes, ejemplos: 1986, 1989, 1992) desarrollaron formas de separar el agua utilizando estas tecnologías.

4.6 Tecnología de combustión electrostática
Esta tecnología permite una modificación sencilla de los motores de combustión interna existentes que reduce las emisiones en aproximadamente un 40 % y aumenta el consumo de combustible hasta en un 20 %. Esta económica tecnología es aplicable a motores diesel y grandes servicios industriales y eléctricos que funcionan con carbón, lo que reduce drásticamente la lluvia ácida y otra contaminación de las centrales eléctricas existentes. (Nota: más del 50 % de la electricidad de EE. UU. aún se produce quemando carbón). Los laboratorios de la EPA y el Departamento de Transporte han evaluado esta tecnología y se ha comprobado su eficacia.

4.7 Motor electromagnético de energía libre
Hemos adquirido una patente caducada, con planos y especificaciones completos, para un motor electromagnético de energía libre. Este dispositivo fue adquirido hace más de 20 años por intereses financieros e industriales que "dejaron de lado" la tecnología.

4.8 Reactor de arco de plasma
Hemos identificado una empresa emergente con tecnología de arco de plasma comprobada que reduce por completo cualquier material de desecho orgánico y líquido a un combustible de gas utilizable y de combustión limpia. Estos reactores ya están construidos y en funcionamiento. Esta tecnología, si se promueve y aplica ampliamente, limpiaría y neutralizaría los sitios de desechos tóxicos, los sitios de 'Super-fund', trataría los desechos radiactivos y otros materiales peligrosos. Esta función dual: limpieza ambiental y generación de combustible limpio, hace que esta tecnología sea una parte importante de la cartera de nuevos sistemas de energía emergentes.

4.9 Tecnologías de comunicación y baterías terrestres de Stubblefield
Desde la década de 1880 hasta principios del siglo XX, Nathan Stubblefield experimentó con un teléfono inalámbrico de inducción electromagnética que, en su investigación posterior, utilizó la conducción natural a través de la tierra. Más tarde (30 de mayo de 1902), demostró esto en Belmont Park, Filadelfia, que se conmemora en una fotografía de los asistentes, que incluía a Nicola Tesla. Mientras Stubblefield continuaba con su investigación, pudo alimentar su sistema desde el suelo sin necesidad de fuentes externas de energía. El suelo proporcionaba la energía y actuaba como conductor de sus señales. A diferencia de otros investigadores de la época, su sistema no usaba chispas y se sugiere que el medio de la señal no eran las ondas electromagnéticas normales (ondas hertzianas) de la radio actual, sino que usaba capacitancia y luego "ondas magnéticas terrestres". Los informes sobre su investigación continua sobre tecnologías impulsadas por la tierra indican que pudo obtener luz y calor utilizando la tierra como fuente de energía además de sus tecnologías de comunicación. Este resumen ha sido extraído del sitio web de John Bedini (Bedini, 2009) basado en parte en Vassilatos (1997). Tenga en cuenta que recientemente Puthoff (1998) ha patentado conceptos que utilizan campos no electromagnéticos para la comunicación.

4.10 Ingeniería física de precursores
Recientemente Thomas Bearden describió algunos de los mecanismos físicos que permitirán la extracción de energía del vacío. Ha escrito un informe fácil de leer (Bearden 2009) titulado "Precursor Engineering and the Falsification of Modern Physics", que describe parte de la historia de la física de la energía y porque hoy la ciencia de la energía está en punto muerto. Un breve resumen de este artículo se encuentra en la Sección 6.0, Apéndice B de este informe. Es una lectura muy interesante y proporciona una pista de porque nuestro sector energético está en este lío y como podemos salir del dilema. Se incluyen algunas de las ideas de gran alcance y las referencias científicas que Bearden presenta para intrigarlo. Consulte el artículo original (Bearden 2009) para comprender mejor el implicaciones de lo que nos está diciendo.

Sugiere que nada menos que "diseñar directamente la realidad física a voluntad" es posible utilizando el concepto de " tickling del vacío local" del premio Nobel de física Paul Dirac (Dirac, 1928). Obviamente este es un uso potencialmente poderoso de la física que puede usarse para ayudar en la extracción de energía de punto cero, pero requerirá una investigación significativa para cumplir su promesa.

4.11 Tecnología antigravedad Kowsky-Frost
En 1927 se publicó un artículo en la revista alemana Radio Umschau (Anónimo, 1927a) que describía los experimentos de investigación del Prof. Kowsky y su ingeniero, el Sr. Frost. Descubrieron que si colocaban un cristal de cuarzo dentro de una caja de metal y lo trataban con ondas de radio de alta potencia, el cristal se expandía y hacía que todo el aparato, que pesaba 55 libras, se elevara en el aire. Más tarde en este año, estos resultados se publicaron en una revista estadounidense (Anónimo, 1927b) que se incluye en la Sección 6.0, Apéndice C de este informe. La investigación de estos efectos puede conducir a tecnologías comerciales antigravedad o contragravedad que revolucionarían el transporte en todo el mundo y deben desarrollarse.

4.12 Otras tecnologías potenciales de producción de energía
Además de las tecnologías enumeradas anteriormente, en el Proyecto Orion estamos trabajando con más de una docena de otras tecnologías (algunas se enumeran a continuación) que con la financiación adecuada podrían desarrollarse para el etapa de demostración robusta. Además esperamos que una vez que el Proyecto Orion o cualquier otra empresa haya anunciado que apoyará la investigación y el desarrollo de las tecnologías energéticas de tipo superunidad, habrá una avalancha de inventores con otras tecnologías que no figuran en la lista. También esperamos que

cuando estos inventores se den cuenta de que tienen un lugar seguro para continuar su trabajo, podamos tener acceso rápidamente a dispositivos de "demostración robusta" ya desarrollados que aceleren su desarrollo comercial. Será necesario revisar todas las tecnologías para encontrar aquellas que parezcan ofrecer la mejor oportunidad de éxito.

Algunos ejemplos de estas otras posibles tecnologías incluyen:
1. Un circuito electrónico oscilante simple que emite más energía como calor de resistencia que la necesaria para impulsar el dispositivo (nominalmente 1 vatio de entrada y más de 10 vatios de salida).
2. Un dispositivo de conmutación de estado sólido para impulsar baterías con picos de alto voltaje para cargarlas a niveles que normalmente no se pueden obtener con la tecnología de carga comercial ordinaria (ahora disponible comercialmente).
3. Un chip de estado sólido de matriz de diodos que se refrigera a medida que produce energía eléctrica.
4. Varios dispositivos de estado sólido que extraen energía del vacío cuántico utilizando colectores de láminas/tubos de cobre o materiales cerámicos/metálicos sobre los que se imponen oscilaciones de muy alta frecuencia.
5. Hay al menos 6 tecnologías diferentes que se pueden usar para aumentar el kilometraje (reducir el consumo de combustible) para generadores y vehículos que queman gas, además de las descritas en la sección principal anterior.
6. Varios inventores diferentes nos han ofrecido sistemas de producción de energía de motores rotativos superunidad que necesitan verificación, más pruebas y desarrollo.
7. Comercialización del fenómeno científicamente probado del efecto Bohren. Este efecto implica el uso de una entrada de luz láser de baja potencia a una solución a la que se ha añadido un medio de dispersión óptica.
8. Una batería de estado sólido de baja potencia que utiliza celdas de energía de cristal cuántico tratadas con campos de plasma de alta frecuencia. Actualmente existen prototipos de ejemplo.
9. Dispositivos de enfriamiento cuántico de estado sólido que no requieren entrada de energía durante largos períodos de tiempo una vez que se cargan, que se pueden aplicar a las necesidades de refrigeración doméstica o comercial.
10. Comercialización de celdas solares de mayor eficiencia junto con costos de fabricación reducidos para acercar la tecnología de celdas solares a las tecnologías convencionales.

5.0 Ejemplo de resumen de presupuesto
Este ejemplo de resumen de presupuesto se basa en proyecciones para un período de 18 meses con un equipo de tiempo completo. Es solo para fines de ejemplo.

Presupuesto estimado- Duración 18 meses
Valores en dólares

Engineering/Inventor Team - 12 full-time personnel	1.296.000
Scientific Research and Project Management - three full-time personnel	324.000
Clerical / Accounting support staff	72.000
Outside Engineering and Consulting	200.000
Travel, meetings	150.000
Facility Rental @ $4000/month for 18 months	72.000
Facility build-out to meet needs of project	75.000
Utilities, phones etc estimated $800/month	14.400
Research Equipment, laboratory supplies, electronic analyzers, fabrication equipment	350.000
Out-sourced fabrications and materials	200.000

Legal/other professional services estimated	50.000
Office supplies, furnishings and misc.	50.000
Total estimated budget	2.853.400
10% contingency	285.340
Grand Total	3.138.740

6.0 Apéndice A. Referencias generales sobre tecnologías energéticas

Esta lista no pretende ser exhaustiva, sino guiar al lector a libros y artículos de amplio carácter general o en el campo de la "energía de punto cero" o "energía libre". Algunas de las referencias incluyen cientos de sus propias citas, mientras que una búsqueda en Google arroja millones de resultados.

- Allan, S.D. (2007). PES Network Inc. Available at: http://www.pureenergysystems.com/: Major source for alternate energy news with many contributors. Many technology details found at: www.PESWiki.com.
- Anonymous (1927a). Ueberwindung der Schwerkraft? Ein neuer Erfolg der Quarzkristallforschung. Radio Umschau. pp. 218-220. April 1, 1927. Article at: www.theorionproject.org/en/research.html
- Anonymous (1927b). Quartz Crystals Charged by High Frequency Current Lose their Weight. Science and Invention, (September Issue) p. 398. Article with original figures at:
- www.theorionproject.org/en/research.html
- Bearden, T.E. (1995-1996). "The master principle of EM overunity and the Japanese overunity engines." Infinite Energy 1(5&6): 38-55.
- Bearden, T.E. (1996). "Use of asymmetrical regauging and multivalued potentials to achieve overunity electromagnetic engines." Journal of New Energy 1(2): 60-78.
- Bearden, T.E. (2002). Energy from the vacuum: Concepts and principles (inc. over 700 citations and end notes). Santa Barbara, CA, Cheniere Press. 952pp.
- Bearden, T.E. (2007). Tom Bearden Web Site (http://www.cheniere.org): (many papers and articles on energy from the vacuum).
- Bearden, T.E. (2009). Precursor Engineering. www.Cheniere.org, or http://peswiki.com/index.php/Site:LRP:Precursor_Engineering_And_The_Falsification_of_Modern_Physics
- Bedini, J. and T. Bearden (2006). Free Energy Generation: Circuits & Schematics. Santa Barbara, CA, Cheniere Press. 182pp.
- Bedini, J. (2009). Website: http://www.icehouse.net/john34. “20 Bedini-Bearden years Free Energy Generation”. Stubblefield section.
- Cameron, J. (2001). “An Asymmetric Gravitational Wave Propulsion System,” AIAA Paper No. 2001-3913, Joint Propulsion Conference, Salt Lake City, Utah, July 8-11, 2001.
- Cook, N. (2001). The Hunt for Zero Point: Inside the classified world of antigravity technology. London, Century (Also published in the US). 281pp.
- Cook, N. (2002). Anti-gravity propulsion comes ‘out of the closet’ (Abstract at: http://www.janes.com/aerospace/civil/news/jdw/jdw020729_1_n.shtml). Jane's Defence Weekly (29July2002).
- Craddock, A. J., P. LaViolette, et al. (2001). A summary review of energy and gravity (Chapter 7). Disclosure Briefing Document. S. M. Greer and T. C. Loder, The Disclosure Project (available on CD from: www.disclosureproject.org).
- Craddock, A. (2006). Energy From the Vacuum Documentary Series (Parts 1 -7). Santa Barbara, CA, Energetic Productions LLC: DVDs available at www.cheniere.org.
- Craddock, A. (2007). Trailer for: Energy From the Vacuum Documentary Series (Part 2). Santa Barbara, CA, Energetic Productions LLC: Full DVD available at www.cheniere.org.

- Dirac, P. (1928) The Quantum Theory of the Electron, Proc. of the Royal Society Series A, Containing Papers of a Mathematical and Physical Character Vol. 117 (778), p. 610-624.
- King, M.B. (1989). Tapping the zero-point energy. Provo, UT, Paraclete Publishing. 173pp.
- King, M.B. (2001). Quest for zero-point energy. Kempton, IL, Adventures Unlimited Press. 215pp.
- LaViolette, P. (2008). Secrets of Antigravity Propulsion: Tesla, UFOs, and Classified Aerospace Technology. Bear & Company. 512 pp. Summary of Breakthrough Energy Technologies, 10/19/09 p. 15
- Lindemann, P.A. (2007). Electric motor secrets. (DVD Lecture, Available at: www.freeenergy.ws/products.html)
- Loder, T.C. III (2000). "Outside-the-Box" technologies, their critical role concerning environmental trends, and the unnecessary energy crisis. Briefing Requested by: Former Senator Bob Smith (R-NH) for the U.S. Senate Environment and Public Works Committee (Oct. 18, 2000). Available at: http://www.disclosureproject.org/writings.htm.
- Loder, T.C. III (2002). “Outside-the-box” space and terrestrial transportation and energy technologies for the 21st century. Presented at the 40th AIAA Aerospace Sciences Meeting, Reno, NV Jan. 2002.
- Paper AIAA-2002-1131. Available on the Web at: http://www.disclosureproject.org/writings.htm. Copy is included in this briefing: Section 6.0, Appendix D.
- Loder, T.C. III (2001). “Outside-the-Box” Technologies, Their Critical Role Concerning Environmental Trends, and the Unnecessary Energy Crisis. A Compilation of Briefing Papers Prepared For: The U.S. Senate Environment and Public Works Committee (October 18, 2000). Available at: www.theorionproject.org/en/research.html
- Manning, J. (1996). The coming energy revolution - The search for free energy. Garden City Park, NY, Avery Publishing Group. 230pp.
- Manning, J. and J. Garbon (2008). Breakthrough Power. Amber Bridge Books, Vancouver, BC, Canada 272 pp.
- Meyer, S. (1986). US Patent: #4,613,779. “Electrical Pulse Generator”.
- Meyer, S. (1989). US Patent: #4,798,661. “Gas generator voltage control circuit”.
- Meyer, S. (1992). US Patent: #5,149,407. “Process and apparatus for the production of fuel gas and the enhanced release of thermal energy from such gas”.
- Puharich, A. (1993). US Patent: #4,394,230. “Method and apparatus for splitting water molecules”.
- Puthoff, H. (1989). "Source of vacuum electromagnetic zero-point energy." Physical Review A 40(9): 4857-4862.
- Puthoff, H. (1998). US Patent #5,845,220. “Communication Method and Apparatus With Signals Comprising Scalar and Vector Potentials Without Electromagnetic Fields”
- Scott, W.B. (2004). To the Stars: Zero point energy emerges from realm of science fiction, may be key to deep space travel. Aviation Week & Space Technology, March 1, 2004
- Valone, T., (Ed.) (1994). Electrogravitics Systems: Reports on a new propulsion methodology. Beltsville, MD, Integrity Research Institute. 121pp.
- Valone, T. (2004). Electrogravitics II: Validating reports on a new propulsion methodology. Beltsville, MD, Integrity Research Institute. 159pp.
- Valone, T. (2007). Zero point energy: The fuel of the future. Beltsville, MD, Integrity Research Institute. 228pp.
- Vassilatos, G. (1997). Lost Science. Adventures Unlimited Press. 347 pp.

6.0 Apéndice B. Ingeniería de precursores - Revisión de problemas

Recientemente Thomas Bearden describió algunos de los mecanismos físicos que permitirán la extracción de energía del vacío. Ha escrito un informe fácil de leer (Bearden 2009) titulado "Precursor Engineering and the Falsification of Modern Physics", que describe parte de la historia

de la física de la energía y porque la ciencia de la energía se encuentra hoy en punto muerto. Es una lectura muy interesante y proporciona una pista de porque nuestro sector energético está en este lío y como podemos salir del dilema. A continuación se presentan algunas de las ideas de gran alcance y las referencias científicas que Bearden presenta para intrigarlo. Consulte el artículo original (Bearden 2009) para comprender mejor las implicaciones de lo que nos está diciendo.

Sugiere que nada menos que "diseñar directamente la realidad física a voluntad". es posible utilizando el concepto del premio Nobel de física Paul Dirac de "tickling de vacío local" (Dirac, 1928 Royal Society Series A, Vol. 117 (778), p. 610-624).

¿Cómo podría suceder esto? Bueno, en el concepto clásico del vacío de "probabilidades", hay energía positiva/probabilidades positivas de interacciones energéticas cada vez mayores que finalmente resultan en la creación de cada "observable" en el Universo. Básicamente el Universo observable está "continuamente siendo creado y 'sucediendo' a un ritmo increíble" por esta energía positiva/probabilidades positivas.

Ahora, ¿qué pasaría si hubiera una manera de producir algún tipo de energía negativa/probabilidades negativas (E negativa)?

Dirac describe la eliminación de la energía negativa de la física: “Uno supera la dificultad de la teoría clásica excluyendo arbitrariamente aquellas soluciones que tienen una E negativa. Uno no puede hacer esto en la teoría cuántica, ya que en general una perturbación causará transiciones de estados con E positivo a estados con E negativo". [Dirac, Proc. of the Royal Society A, Vol. 117, p. 610-624]. Aquí sugiere que pequeñas perturbaciones producirán energía negativa en la región afectada del vacío. En otras palabras, los pulsos de gradiente agudo de energía diminuta agregarán "probabilidades negativas" en una región específica para que las "probabilidades positivas" más altas que crean y mantengan unida una estructura física comiencen a "no suceder".

Por ejemplo, si se aplicara al agua el pulso de gradiente pronunciado correcto, la probabilidad positiva del enlace OH que mantiene el agua unida comenzaría a "no suceder" y las moléculas de agua simplemente se separarían a medida que sus enlaces OH comenzaran a desaparecer estadísticamente.

Como nuestros lectores conscientes de The Orion Project (www.theorionproject.org) pueden darse cuenta rápidamente, esto sugiere una herramienta poderosa en la descomposición del agua para producir una mezcla combustible de H y O o gas hidroxi (Brown). Esto es lo que podrían haber hecho Stan Meyer, el Dr. John Kanzius y otros investigadores, quienes usaron varias energías electromagnéticas pulsadas para separar el agua. Probablemente hicieron esto sin comprender este mecanismo potencial. Este mecanismo de “desaparición” de energía negativa, como lo describe Bearden, también se puede utilizar en la “desaparición” de algunas enfermedades, otra área de investigación actual.

Finalmente es interesante notar que los conceptos de “energía negativa ocurren en la ecuación de Schrödinger y en la teoría relativista del electrón de Dirac y ahí está en los fundamentos mismos de la física”. Sin embargo durante la década de 1930, algunos físicos, temerosos de las implicaciones de esta energía negativa, eliminaron la mayor parte posible de este conocimiento de la física clásica. Como señaló Hotson, "Creo que si uno tuviera que señalar un solo lugar donde la ciencia se desvió profunda y permanentemente, sería 1934 y la castración de la ecuación de Dirac". [D. L. Hotson, "Dirac's Equation and the Sea of Negative Energy", Parte I, New Energy, Número 43, 2002, págs. 1-20. La cita es de la p. 1.]

Bearden llama a la aplicación de estos procesos "ingeniería precursora", ya que uno está diseñando

directamente el conjunto de burbujas creativas en curso de una entidad observable, no solo "sucediendo" los procesos estadísticos involucrados en él, sino también selectivamente "dejando de suceder" todo el conjunto o partes seleccionadas de él.”

La aplicación final de dicha tecnología permitirá que "la Humanidad entre en la 'física final' y permita la ingeniería directa de la realidad física en sí misma", con suerte para el general. mejoramiento de la Humanidad.

6.0 Apéndice C. Descripción del experimento de Kowsky-Frost
El siguiente artículo se reimprimió de la edición de septiembre de 1927 de Science and Invention (página 398) y se copió del siguiente sitio web con permiso: http://www.keelynet.com/gravity/KFrost.htm. Se puede encontrar una versión de este documento con las imágenes originales en: www.theorionproject.org/en/research.html.

Los cristales de cuarzo cargados por corriente de alta frecuencia pierden su peso
Aunque se han logrado algunos adelantos notables con los transmisores de baja potencia de onda corta, los expertos en radio y los aficionados han decidido recientemente que la transmisión de onda corta ha llegado a su punto máximo y que no se logrará ninguna mejora vital en esta línea. Sin embargo hace poco tiempo, dos jóvenes experimentadores europeos que trabajaban con ondas ultracortas hicieron un descubrimiento que promete ser de primordial importancia para el mundo científico.

El descubrimiento se realizó hace unas seis semanas en un laboratorio central recién establecido de Nessartsadding-Werke en Darredein, Polonia, por el Dr. Kowsky y el ingeniero Frost. Mientras se experimentaba con las constantes de ondas muy cortas realizadas por medio de resonadores de cuarzo, una pieza de cuarzo que se utilizó, de pronto mostró un aspecto claramente alterado. Se vio fácilmente que en el centro del cristal, especialmente cuando se mantenía una temperatura constante que no excedía los 10º C (50º F), aparecía una nubosidad lechosa que gradualmente se desarrollaba para completar la opacidad.

Los experimentos del Dr. Meissner, de Telefunken Co., en líneas similares, según los cuales los cristales de cuarzo sometidos a corrientes de alta frecuencia, mostraban claramente corrientes de aire que condujeron a la construcción de un pequeño motor basado en este principio. Finalmente una semana de ávidos experimentos llevó al Dr. Kowsky y al Ingeniero Frost a la explicación del fenómeno y experimentos posteriores mostraron las posibilidades inesperadas de usos técnicos para el descubrimiento.

Algunas declaraciones deben preceder a la explicación. Se sabe, por lo menos en parte, que el cuarzo y algunos otros cristales de naturaleza atómica similar, tienen la propiedad, cuando se exponen a la excitación potencial en una dirección definida, de estirarse y contraerse y si uno usa potenciales que cambian rápidamente, los cristales cambiarán las ondas eléctricas en oscilaciones mecánicas.

Este efecto piezoeléctrico, que se muestra en los cristales de sal de Rochelle mediante los cuales pueden convertirse en dispositivos productores de sonido como altavoces, o al revés en micrófonos, también muestra los resultados en esta dirección. Este efecto se explicó claramente en Radio News de Agosto de 1925 y Electrical Experimenter de Diciembre de 1919. Estas oscilaciones son extremadamente pequeñas, pero sin embargo tienen su uso técnico en un medidor de ondas de cristal de cuarzo y en el mantenimiento de una longitud de onda constante en los transmisores de radio. Mediante un arreglo especial de la excitación del cristal en varias direcciones, se puede hacer que se estire o aumente de longitud y no vuelva a su tamaño original.

Parece como si se produjera una dispersión de electrones de una molécula que, al ser irreversible, cambia toda la estructura del cristal, de modo que no puede ser restaurado a su estado anterior. El estiramiento, como podemos denominar esta extraña propiedad del cristal, explica el deterioro de su transparencia. Al mismo tiempo se produce un cambio en su gravedad específica. Al probarlo en la balanza, se demostró que después de conectar el cristal a la corriente de alta tensión, el brazo de la balanza sobre el que descansa el cristal con las conexiones eléctricas, se elevaba en el aire.

Esto señaló el camino para una mayor investigación y la determinación de hasta donde podría llevarse a cabo la reducción de la gravedad específica. Mediante el uso de una mayor potencia, finalmente en la medida de varios kilovatios y una exposición más prolongada a la acción, finalmente se encontró que de un pequeño cristal, de 5 por 2 por 1,5 milímetros, un cuerpo blanco no transparente que medía unos 10 centímetros de lado resultaba o aumentaba unas 20 veces en longitud en cualquier lado.

El cristal transformado era tan ligero que llevó todo el aparato consigo mismo hacia arriba junto con el peso de 25 kilogramos (55 libras) suspendido de él y flotando libre en el aire. En mediciones y cálculos exactos que gracias al excelente aparato del laboratorio de Darredein, pudieron llevarse a cabo fácilmente, se encontró que la gravedad específica se redujo a una cantidad mayor de lo que indicaría el cambio de volumen. Su peso se había vuelto prácticamente negativo.

No puede haber duda de que se ha dado un comienzo hacia la superación de la gravitación. Sin embargo debe notarse que la ley de conservación de la energía no cambia en absoluto. La energía empleada en el tratamiento del cristal aparece como el efecto contrario de la gravitación. Por lo tanto el enigma de la gravitación aún no está completamente resuelto y el progreso de los experimentos se seguirá más adelante. Sin embargo es la primera vez que se hace posible la experimentación con la gravitación, que hasta ahora ha estado más allá de los límites de toda investigación de este tipo y parece como si finalmente se hubiera descubierto una forma de explicar las interrelaciones de la gravedad con las fuerzas eléctricas y magnéticas, cuya conexión, largamente buscada, nunca ha sido demostrada. Este informe aparece en una revista alemana fiable*, "Radio Umschau".

*NOTA: La referencia del artículo de Radio Umschau mencionado anteriormente es: Ueberwindung der Schwerkraft? Ein neuer Erfolg der Quarzkristallforschung. Radio Umschau. págs. 218-220. 1 de abril de 1927.

6.0 Apéndice D. "Outside the Box" Space and Terrestrial Transportation and Energy Technologies for the 21st Century

(pdf version available on the Web at: http://www.theorionproject.org/en/research.html)

"OUTSIDE THE BOX" SPACE AND TERRESTRIAL TRANSPORTATION AND ENERGY TECHNOLOGIES FOR THE 21ST CENTURY

Theodore C. Loder, III
Institute for the Study of Earth, Oceans and Space
University of New Hampshire
Durham, NH 03824

Copyright © 2002 by Theodore C. Loder III. Publicado en el American Institute of Aeronautics and Astronautics, Inc. con permiso. Originalmente presentado en el 40th AIAA (American Institute of Aeronautics and Astronautics, Inc.) Aerospace Sciences Meeting and Exhibit, Reno NV. Paper number AIAA-2002-1131. Minor revisions on December 28, 2002.

Abstract

Este artículo revisa el desarrollo de la investigación antigravedad en los EE. UU. y señala como la actividad investigadora pareció desaparecer a mediados de la década de 1950. Luego aborda hallazgos científicos recientemente informados y testimonios de testigos, que nos muestran que esta investigación y tecnología están vivas, bien y muy avanzadas. Las revelaciones de los hallazgos en esta área alterarán drásticamente nuestra visión de la física y la tecnología del siglo XX y deben tenerse en cuenta en la planificación de las necesidades de energía y transporte en el siglo XXI.

Antecedentes históricos

Tecnología de electrogravedad de Townsend Brown[1]
A mediados de la década de 1920, Townsend Brown[2] descubrió que la carga eléctrica y la masa gravitatoria están acopladas. Encontró que cuando un condensador se carga a un alto voltaje, tiene una tendencia a moverse hacia su polo positivo. Sus hallazgos, que se conocieron como el efecto Biefeld-Brown, fueron rechazados por los físicos de mentalidad convencional de su época.

La demostración de Pearl Harbor. Alrededor de 1953, Brown realizó una demostración para los altos mandos militares. Voló un par de discos de 3 pies de diámetro alrededor de un recorrido de 50 pies atados a un poste central. Energizados con 150.000 voltios y emitiendo iones desde su borde de ataque, alcanzaron velocidades de varios cientos de millas por hora. A partir de entonces, el tema fue clasificado.

Proyecto Winterhaven. Brown presentó una propuesta al Pentágono para el desarrollo de una nave de combate electrogravitacional en forma de disco Mach 3. Los dibujos de su diseño básico se muestran en una de sus patentes. Son esencialmente versiones a gran escala de sus discos de prueba atados.

Revisión de las cuestiones desde la década de 1950
Una vez que los hallazgos de Brown se hicieron bien conocidos, algunos científicos comenzaron a hablar abiertamente sobre la tecnología de vuelo de los ovnis que se había observado ampliamente desde la década de 1940. Nada menos que el profesor Hermann Oberth, considerado por algunos como uno de los padres de la era espacial, quien luego trabajó en los EE. UU. con Wernher von Braun, la Army Ballistic Missile Agency y la NASA, declaró lo siguiente en 1954:[3]

“Mi tesis es que los platillos voladores son reales y que son naves espaciales de otro sistema solar”. Quizás de mayor interés para nuestra presente discusión sobre propulsión, luego declaró que: “Están volando por medio de campos artificiales de gravedad... Producen cargas eléctricas de alta tensión para empujar el aire fuera de su camino, por lo que no comienza a brillar y los fuertes campos magnéticos influyen en el aire ionizado en altitudes más altas. En primer lugar, esto explicaría su luminosidad... En segundo lugar, explicaría la ausencia de ruido del vuelo de los ovnis..." Ahora sabemos que estaba fundamentalmente en lo correcto en su evaluación.

En 1956, una empresa de investigación británica, Aviation Studies (International) Ltd., publicó un informe clasificado sobre los sistemas de electrogravedad en el que se examinaban varios aspectos del control de la gravedad. Resumieron el trabajo pionero de Townsend Brown y luego describieron el uso del empuje electrogravitatorio de la siguiente manera:

“La esencia del empuje electrogravitatorio es el uso de una carga positiva muy fuerte en un lado del vehículo y una negativa en el otro. El núcleo del motor es un condensador y la capacidad del condensador para mantener su carga (el número K) es la medida del rendimiento. Con aire como 1, los materiales dieléctricos actuales pueden producir 6 y el uso del aluminato de bario puede aumentar esto considerablemente, el óxido de titanio y bario (una cerámica horneada) puede ofrecer 6.000 y hay una promesa de 30.000, lo que sería suficiente para la velocidad supersónica.”[4]

En una de sus conclusiones, basada en el trabajo de Brown, sugirieron que: “La energía electrostática suficiente para producir un caza Mach 3 es posible con energías de megavoltios y una K de más de 10.000”.[5]

A pesar de la sólida investigación de Brown, más tarde afirmaron que “una de las dificultades en 1954 y 1955 fue lograr que la aviación tomara en serio la electrogravedad. Solo el nombre fue suficiente para desanimar a la gente”. [6] Parece que esto es tan cierto hoy como lo fue en la década de 1950.

Un informe de otra empresa británica Gravity Rand, Ltd. en 1956, está de acuerdo con esta evaluación y afirma: “Afirmar que la electrogravedad es una tontería es tan irreal como decir que prácticamente existe. La gerencia debe tener cuidado con los hombres a su cargo con una mente cerrada o incluso parcialmente cerrada sobre el tema.”[7]

Sin embargo una revista de prensa comercial, The Aviation Report, hizo numerosas referencias a proyectos antigravedad y enumeró muchas de las empresas que realizaban investigaciones en esta área. Las citas de The Aviation Report enumeradas en el informe de Aviation Studies (International) Ltd.[8] sugieren lo que estaba sucediendo detrás de escena.

En 1954 predijeron que: “... el progreso ha sido lento. Pero ahora hay indicios de que el Pentágono está listo para patrocinar una gama de dispositivos para ayudar a ampliar el conocimiento".... " Los objetivos provisionales que se están estableciendo ahora anticipan que el primer disco debería estar completo antes de 1960 y tomaría toda la década de los sesenta para desarrollarlo adecuadamente, aunque algunas cosas de combate podrían estar disponibles dentro de 10 años.” (Aviation Report, 12 de Octubre de 1954)[9]

Durante este período, se mencionó que muchas de las principales empresas de defensa y tecnología tenían proyectos de investigación o actividades en este nuevo campo. Por ejemplo: “Se dice, en una nueva declaración, que las empresas que estudian las implicaciones de la gravedad incluyen a Glenn Martin, Convair, Sperry-Rand y Sikorsky, Bell, Lear Inc. y Clark Electronics. Otras empresas que ya han mostrado interés son Lockheed, Douglas y Hiller”. (Aviation Report, 9 de Diciembre de 1955)[10]

Otros de estos informes mencionan: AT&T, GeneralElectric, así como Curtiss-Wright, Boeing y North American como grupos que estudian la electrogravedad.

Durante el mismo período de tiempo, el informe de Gravity Rand señala que: "Las empresas ya se están especializando en la evolución de componentes particulares de un disco de electrogravedad".[11]

Sin embargo en el área de las predicciones, el Aviation Report afirmó lo siguiente basado en una extrapolación del desarrollo tecnológico: “Así este siglo se dividirá en dos partes - casi hasta el día. La primera mitad perteneció a los hermanos Wright, quienes previeron casi todos los problemas básicos en los que la gravedad era el enemigo acérrimo. En la parte del segundo tiempo, la gravedad será la gran proveedora. La energía eléctrica, bastante irrelevante para la propulsión en la primera mitad, se convierte en una especie de catalizador del movimiento en la segunda mitad del siglo”. (Aviation Report, 7 de Septiembre de 1954)[12]

Mirando hacia atrás, es fácil decir que no dieron en el blanco. ¿Realmente se lo perdieron por medio siglo? Al leer estos informes, es bastante obvio que había mucho interés en la antigravedad entre varias compañías de muy alto perfil, así como en el Departamento de Defensa. ¿Qué pasó con este interés y por qué se le restó importancia durante las siguientes cuatro décadas o más? Después de todo, T. Brown había demostrado que existe una conexión demostrable entre los campos de alto voltaje y la gravedad. ¿Por qué ha sido necesario hasta la década de 1990 para que más de unos pocos científicos analicen estos resultados y los publiquen en la literatura abierta? Una revisión de

declaraciones recientes de ex militares y civiles relacionados con proyectos encubiertos comienza a arrojar luz sobre la actividad de investigación en estas áreas durante el último medio siglo. Y parece que hubo avances significativos durante este período de tiempo, bien protegidos tanto del ojo científico como del público.

Desarrollos científicos recientes
En esta sección consideramos los desarrollos en el campo de la antigravedad desde finales de la década de 1980 y porque la confluencia de hallazgos científicos y el testimonio de testigos asociados con el ejército y grupos encubiertos indica que se ha encontrado una solución de la gravedad con implicaciones tecnológicas.

Aunque la relatividad general no ha sido capaz de explicar las observaciones electrogravitatorias de Brown, ni ningún otro fenómeno antigravedad, la reciente metodología física de la electrodinámica cuántica (QED) parece ofrecer el marco teórico para explicar el acoplamiento electrogravitatorio. Los artículos recientes de miembros del Advanced Study Alpha Foundation están sentando una base teórica sólida sobre los efectos de la antigravedad dentro de la teoría de la electrodinámica e incluyen artículos de Evans[13] y Anastasozki et al.[14]

Anteriormente, en un artículo innovador de 1994, Alcubierre mostró que en principio el viaje espacial superlumínico es físicamente posible y no violará los principios de la teoría de la relatividad[15]. Luego Puthoff[16] analizó estos hallazgos a la luz de los paradigmas SETI (Search for Extraterrestrial Intelligence) actuales que insisten en que no podemos ser visitados por civilizaciones extraterrestres debido a las limitaciones de velocidad de la luz dictadas por la teoría de la relatividad general. Sugiere que de hecho el viaje superlumínico es posible. Esto conduce a un viaje interestelar de tiempo reducido y la posibilidad de visitas extraterrestres, que nuestra comprensión limitada de la física y la arrogancia científica han "prohibido" en algunos sectores durante la mayor parte del siglo XX.

El segundo aspecto de estos hallazgos de la física se relaciona con la energía de punto cero o del estado de vacío que muestra el efecto Casimir[17], que predice que dos placas de metal muy juntas se atraen debido al desequilibrio en las fluctuaciones cuánticas. Las implicaciones de esta energía de punto cero o de estado de vacío son tremendas y se describen en varios artículos de Puthoff[18] a partir de fines de la década de 1980. Bearden[19] y sus colegas también han escrito extensamente sobre la física teórica de la energía de punto cero y además, han descrito varios medios tecnológicos para extraer esta energía (por ejemplo, consulte el artículo reciente de Anastasozki et al.[20]). Bearden publicó un libro teórico sobre la energía de punto cero (y la antigravedad) en 2002[21]. Existe evidencia significativa de que los científicos desde Tesla conocen esta energía, pero que su existencia y uso potencial han sido desaconsejados y de hecho suprimidos durante el último medio siglo o más [22].

El acoplamiento de las observaciones de los fenómenos electrogravitatorios y los hallazgos de energía de punto cero están conduciendo a una nueva comprensión tanto de la naturaleza de la materia como de la gravedad. Esto recién ahora se está discutiendo en revistas científicas (aunque alguna evidencia sugiere que se ha entendido durante décadas dentro de la comunidad encubierta del proyecto negro). La pregunta que se está abordando es: ¿qué hace que el Universo funcione? O más específicamente, ¿de dónde obtienen los electrones su energía para seguir girando alrededor de los átomos? A medida que los electrones cambian de estado, absorben o liberan energía, y ¿de dónde proviene? La respuesta simplista es que proviene del estado de vacío. Puthoff[23] describe el proceso de la siguiente manera: "Descubrí que se puede considerar que el electrón irradia continuamente su energía como lo predice la teoría clásica, pero ABSORBE SIMULTÁNEAMENTE una CANTIDAD COMPENSADORA de energía del siempre presente mar de energía de punto cero en el que el átomo está sumergido. Un equilibrio entre estos dos procesos conduce a los valores correctos para los parámetros que definen la energía más baja o la órbita del estado fundamental (ver "Why atoms don't collapse", NEW SCIENTIST, Julio de 1987). Por tanto existe un EQUILIBRIO DINÁMICO en el que la energía del

punto cero estabiliza al electrón en una órbita de estado fundamental establecida. Parece que la estabilidad misma de la materia parece depender de un mar subyacente de energía electromagnética de punto cero".

Además parece que es el giro de los electrones lo que proporciona inercia y masa a los átomos. Estas teorías, que vinculan el espín del electrón, la energía de punto cero, la masa y la inercia, se han presentado en una serie de artículos recientes, como los de Haisch[24] y sus colegas y nos brindan una posible explicación del efecto Biefield-Brown. Parece que un campo de voltaje intenso crea una barrera electromagnética que impide que la estructura atómica de un átomo interactúe con el campo de punto cero. Esto ralentiza los electrones, reduciendo su efecto giroscópico y por lo tanto reduciendo la masa atómica y la inercia, haciéndolos más fáciles de mover.

Evidencia de la extensiva tecnología antigravedad

El bombardero de tecnología avanzada B-2
En 1993, LaViolette escribió un artículo[25] sobre el bombardero B-2 y especulando sobre su probable sistema de propulsión antigravedad basado en una sólida comprensión de la electrogravedad,[26] el diseño de la aeronave y los materiales utilizados en su fabricación. Parece que la nave está utilizando una forma sofisticada de los principios antigravedad descritos por primera vez por T. Brown. El apoyo a esta tesis provino de Aviation Week and Space Technology (9 de Marzo de 1992), que informó que el bombardero B-2 carga electrostáticamente su borde de ataque y su flujo de escape. Su información provino de un pequeño grupo de ex científicos e ingenieros de investigación de proyectos negros que sugirieron que el B-2 utiliza tecnología antigravedad. Esta información fue respaldada por Bob Oechsler, un ex especialista en misiones de la NASA que hizo públicamente una afirmación similar en 1990. Estos hallazgos respaldan la afirmación de que ha habido importantes desarrollos en el área de la propulsión antigravedad que actualmente se aplican en aeronaves avanzadas.

Luego LaViolette afirma lo obvio de que "la industria de las aerolíneas comerciales podría beneficiarse dramáticamente con esta tecnología que no solo aumentaría sustancialmente la eficiencia de combustible de millas por galón de los aviones a reacción, sino que también permitiría vuelos de alta velocidad que reducirían drásticamente el tiempo de vuelo". [27]

Los testigos del proyecto Disclosure
El 9 de Mayo de 2001 una organización privada, "The Disclosure Project"[28] realizó una conferencia de prensa en el National Press Club en Washington DC. Presentaron casi dos docenas de testigos, incluidos personal retirado del Ejército, la Marina y la Fuerza Aérea, un alto funcionario de la FAA, miembros de varias organizaciones de inteligencia, incluidas la CIA y la NRO, y personal de la industria, todos los cuales habían sido testigos de eventos OVNI o tenían conocimiento interno del gobierno o actividades industriales en esta zona. También produjeron un documento informativo[29] para miembros de la prensa y el Congreso y un libro[30] que incluye el testimonio de casi 70 de estos testigos de un grupo de cientos. Aunque todos hablaron de la realidad del fenómeno OVNI, muchos también hablaron de proyectos encubiertos relacionados con la antigravedad, las tecnologías de energía de punto cero y el desarrollo de vehículos de reproducción alienígena (ARV) por proyectos negros de EE. UU. e intereses encubiertos. Las siguientes citas extraídas de estos testigos respaldan las afirmaciones anteriores.

Dan Morris[31] es un sargento mayor retirado de la Fuerza Aérea que estuvo involucrado en proyectos extraterrestres durante muchos años. Después de dejar la Fuerza Aérea, fue reclutado en la supersecreta National Reconnaissance Organization (NRO), tiempo durante el cual trabajó específicamente en operaciones conectadas con extraterrestres. Tenía una autorización cósmica de alto secreto (38 niveles por encima del alto secreto) que, según él, ningún presidente de los EE. UU., que él sepa, ha tenido jamás.

“Los ovnis son tanto extraterrestres como hechos por el hombre. Bueno, los muchachos que estaban haciendo los ovnis no estaban durmiendo y Townsend Brown era uno de nuestros muchachos que casi estaba con los alemanes. Así que tuvimos un problema. Tuvimos que mantener en secreto a Townsend Brown, lo que estaba haciendo con la propulsión electromagnética antigravedad”. Luego describe un tipo de dispositivo de energía de punto cero.

“Bueno, si tienes una de estas unidades que mide unas 16 pulgadas de largo, unas 8 pulgadas de alto y unas 10 pulgadas de ancho, entonces no necesitas enchufarla a la compañía eléctrica local. Estos dispositivos no queman nada. Sin contaminacion. Nunca se desgasta, porque no hay partes móviles. Lo que se mueve son los electrones en el campo de gravedad, en el campo electrónico y giran en direcciones opuestas, ¿de acuerdo?"

"Dr. B.”[32] (nombre omitido porque todavía trabaja en esta área) es un científico e ingeniero que ha trabajado en proyectos de alto secreto casi toda su vida. A lo largo de los años, ha trabajado directamente o se ha involucrado en proyectos de este tipo que involucran antigravedad, guerra química, telemetría y comunicaciones seguras, sistemas láser basados en el espacio de energía extremadamente alta y tecnología de pulso electromagnético.

"Antigravedad. De hecho solía ir al Hughes en Malibu. Tenían un gran grupo de expertos allí. Grandes proyectos antigravedad; solía hablar con ellos por ahí. Les daría ideas, porque compraron todo mi equipo. Pero el público estadounidense nunca, nunca oirá hablar de eso”. . . . “Este disco volador tiene un pequeño reactor de plutonio, que crea electricidad, que impulsa estas placas antigravedad. También tenemos el siguiente nivel de propulsión, se llama campo virtual, que se llaman ondas hidrodinámicas...”

El Capitán Bill Uhouse[33] sirvió 10 años en el Cuerpo de Marines como piloto de caza y 4 años en la Fuerza Aérea en la Base Aérea Wright-Patterson como civil realizando pruebas de vuelo de aeronaves experimentales exóticas. Más tarde durante los siguientes 30 años, trabajó para contratistas de defensa como ingeniero de sistemas de propulsión antigravedad: en simuladores de vuelo para aviones exóticos y en discos voladores reales.

“No creo que ningún simulador de disco volador haya entrado en funcionamiento hasta principios de la década de 1960, alrededor de 1962 o 1963. La razón por la que digo esto es porque el simulador no funcionó hasta alrededor de 1958. El simulador que usaron era para la nave extraterrestre que tenían, que es una de 30 metros que se estrelló en Kingman, Arizona, en 1953 o 1952”.

“Lo operamos con 6 condensadores grandes que estaban cargados con un millón de voltios cada uno, por lo que había seis millones de voltios en estos condensadores”. . . . “No había ventanas. La única forma en que teníamos alguna visibilidad era con cámaras o dispositivos de tipo video”. . . “Durante los últimos 40 años más o menos, sin contar los simuladores, estoy hablando de naves reales, probablemente haya dos o tres docenas y varios tamaños que construimos”.

“A.H.”[34] formalmente de Boeing Aerospace, es una persona que ha obtenido información importante desde dentro de los grupos extraterrestres de ovnis dentro de nuestras empresas gubernamentales, militares y civiles. Tiene amigos en la NSA, la CIA, la NASA, el JPL, la ONI, la NRO, el Área 51, la Fuerza Aérea, Northrup, Boeing y otros.

“La mayoría de las naves operan con propulsión antigravedad y electrogravitatoria. Estamos casi en el estado de conclusión en este momento con respecto a la antigravedad. Le daría quizás unos 15 años y tendremos autos que levitarán usando este tipo de tecnología. Lo estamos haciendo en el Área 51 ahora mismo. Estas son algunas de las cosas en las que mi amigo trabajó en el Área 51 con Northrup,

que ahora vive en Pahrump, Nevada. Estamos volando vehículos antigravedad allá arriba y en Utah ahora mismo...”

El teniente coronel Williams[35] ingresó a la Fuerza Aérea en 1964 y se convirtió en piloto de helicóptero de rescate en Vietnam. Tiene un título de ingeniería eléctrica y estuvo a cargo de todos los proyectos de construcción para el Comando Aéreo Militar. Durante su tiempo en el ejército, sabía que había una instalación dentro de la Base de la Fuerza Aérea de Norton en California que nadie debía conocer.

“Había una instalación en la Base de la Fuerza Aérea de Norton que estaba cerca, ni siquiera el comandante del ala podía saber lo que estaba pasando. Durante ese período de tiempo, los pilotos siempre rumoreaban que de hecho esto era una tapadera para la ubicación de una nave OVNI”.

Tenga en cuenta que todo lo que sabía era del rumor, sin embargo lo confirma el siguiente testimonio, que también confirma algunos de los comentarios hechos por el Capitán Uhouse.

Mark McCandlish[36] es un ilustrador aeroespacial consumado y ha trabajado para muchas de las principales corporaciones aeroespaciales de los Estados Unidos. Un colega, con quien estudió, estuvo dentro de una instalación en la Base de la Fuerza Aérea de Norton, donde fue testigo de vehículos de reproducción alienígena o ARV, que estaban en pleno funcionamiento y flotando. Afirma que EE. UU. no solo tiene dispositivos de propulsión antigravedad operativos, sino que los hemos tenido durante muchos, muchos años y se han desarrollado a través del estudio, en parte, de vehículos extraterrestres durante los últimos 50 años.

El colega Brad Sorensen le contó que visitó The Big Hangar durante una exhibición aérea en la Base Norton de la Fuerza Aérea el 12 de Noviembre de 1988 y que había visto platillos voladores en este hangar. “Había 3 platillos voladores flotando en el suelo, sin cables suspendidos del techo que los sujetaran, sin tren de aterrizaje debajo, simplemente flotando, flotando sobre el suelo. Dijo que el más pequeño tenía algo de forma de campana. Todos eran idénticos en forma y proporción, excepto que había 3 tamaños diferentes. Tenían pequeñas exhibiciones con una cinta de video en funcionamiento, que mostraba el más pequeño de los 3 vehículos sentado en el desierto, presumiblemente sobre el lecho de un lago seco, en algún lugar como el Área 51. Mostraba este vehículo haciendo 3 pequeños movimientos rápidos y saltando; luego [eso] aceleró hacia arriba y se perdió de vista, desapareciendo por completo de la vista en solo un par de segundos, sin sonido, sin estampido sónico, nada”.

“Bueno, esta nave era lo que ellos llamaban el Vehículo de Reproducción Alienígena; también fue apodado Flux Liner. Este sistema de propulsión antigravedad, este platillo volador, era uno de los 3 que había en este hangar en la Base Norton de la Fuerza Aérea. [Su] sistema de visión sintética [usó] el mismo tipo de tecnología que el sistema de control de armas que tienen en el helicóptero Apache: si [el piloto] quiere mirar hacia atrás, puede elegir una vista en esta dirección y las cámaras giran en pares. [El piloto] tiene una pequeña pantalla frente a su casco y le da una vista alternativa. Él [también] tiene un pequeño juego de anteojos que usa; de hecho, ahora puede comprar un sistema de visualización en 3-D para su cámara de video que hace lo mismo, así que cuando mira a su alrededor, tiene una perfecta vista 3- D del exterior, pero sin ventanas. Entonces, ¿por qué no tienen ventanas? Bueno, probablemente se deba a que los voltajes de los que estamos hablando [que se usan] en este sistema probablemente estaban entre, digamos, medio millón y un millón de voltios de electricidad”. Brad Sorensen declaró que en la exhibición de ARV, “un general de 3 estrellas dijo que estos vehículos eran capaces de alcanzar la velocidad de la luz o mejor”.

Todos estos testimonios de testigos no prueban la existencia de un exitoso programa encubierto estadounidense en tecnologías antigravedad. Solo la demostración de dicha embarcación, junto con

los documentos gubernamentales y de especificaciones técnicas que la acompañan, "probarían" esto. Sin embargo estos testimonios, junto con la información de otras fuentes sustanciales, como el nuevo libro de Nick Cook que se menciona a continuación, respaldan firmemente esta afirmación.

The Hunt for Zero Point[37]

Este libro reciente contiene algunas de las pruebas más sólidas hasta ahora de grandes esfuerzos y éxitos en el campo de la tecnología antigravedad. El autor, Nick Cook, quien durante los últimos 15 años ha sido editor de aviación y consultor aeroespacial de Jane's Defense Weekly, pasó los últimos 10 años recopilando información para el libro. Esto incluyó investigación de archivo sobre la tecnología antigravedad de la Alemania nazi y entrevistas con altos funcionarios de la NASA, el Pentágono e instalaciones de defensa secreta. Muestra que Estados Unidos ha descifrado el código de gravedad y clasificado la información en los más altos niveles de seguridad. Debido a que la antigravedad y sus tecnologías aliadas de energía de punto cero ofrecen potencialmente al mundo un futuro de energía ilimitada y no contaminante, se ha suprimido debido a la "enorme amenaza económica". Sus hallazgos respaldan los informados por muchos de los testigos del Disclosure Project citados anteriormente.

Demostraciones de tecnología antigravedad

Aunque T. Brown informó sobre muchos de sus hallazgos hace casi medio siglo, otros experimentadores han comenzado recientemente a reproducir su trabajo e informar sobre él en la literatura abierta y en la WWWeb. Por ejemplo, Davenport[38] publicó los resultados de su trabajo en 1995 apoyando los hallazgos de T. Brown, mientras que en 2002, Bahder y Fazi[39] describieron su evaluación de las fuerzas asociadas con un condensador asimétrico. Transdimensional Technologies[40] en los EE. UU. y los laboratorios J. Naudin[41] en Francia han publicado en WWWeb: diagramas, videos web y datos sobre sus versiones de "elevadores" de antigravedad basados en una extensión del trabajo de Brown. Es un comentario triste sobre toda esta área de investigación ver que la ciencia pública nos exige demostrar principios que se demostraron hace casi 50 años.

También ha habido una serie de otras demostraciones de fenómenos de "antigravedad" por parte de investigadores de todo el mundo. Esto incluye el trabajo del profesor de física brasileño Fran De Aquino y dispositivos tales como: el disco de electrogravedad de Searl, el escudo de gravedad de Podkletnov y el Proyecto Greenglow, la propulsión de campo cinetobárico de Zinsser y los experimentos de empuje de campo de Woodward en piezoeléctricos. Todos estos son descritos con más detalle por Greer y Loder.[42]

Implicaciones de esta investigación

• Finalmente la investigación sobre la antigravedad y la energía de punto cero y sus aplicaciones están siendo abordadas por parte de la comunidad científica abierta. Esto significa que tendrá que haber una reescritura de los libros de texto en esta área para que nuestra nueva generación de estudiantes pueda aplicar este "nuevo conocimiento". Su aplicación dará lugar a importantes avances en las tecnologías de transporte tanto en la Tierra como en el espacio exterior. Las implicaciones son que tenemos el potencial para la exploración humana de nuestro sistema solar y más allá, si tenemos la voluntad, dentro de nuestras vidas. También significa que la mayoría de la tecnología espacial del siglo XX será obsoleta y de hecho es posible que ya lo sea.

• La fuente de energía de punto cero o estado de vacío es vista como una fuente de energía totalmente no contaminante, que tiene el potencial de reemplazar todos los combustibles fósiles en este planeta. También proporcionará la energía necesaria para vuelos espaciales de largo alcance. Esto significa que las celdas de combustible y las celdas solares de uso común hoy en día para aplicaciones de energía de vuelos espaciales solo serán necesarias hasta que hagamos la transición a estas nuevas tecnologías energéticas.

• Basado en un análisis de las tendencias en la investigación antigravedad durante el último medio siglo y la información proporcionada por numerosos testigos, parece que hay buenas y malas noticias. La buena noticia es que parece que nosotros (al menos proyectos encubiertos) ya hemos desarrollado las teorías de la antigravedad y además hemos desarrollado naves espaciales funcionales basadas en estos principios. La mala noticia es que estas tecnologías se han desarrollado durante al menos varias décadas a expensas del público y que la Humanidad se ha visto privada de estas tecnologías, mientras continúa desperdiciando energía utilizando tecnologías menos eficientes y que aumentan la contaminación.

Apoyando esta afirmación está la siguiente cita de Ben Rich, ex director de Lockheed Skunkworks. Justo antes de su muerte, declaró a un pequeño grupo después de una conferencia[43] que: "Ya tenemos los medios para viajar entre las estrellas, pero estas tecnologías están encerradas en proyectos negros y sería necesario un acto de Dios para sacarlos alguna vez para beneficiar a la Humanidad..." Continuó diciendo que, 'cualquier cosa que puedas imaginar, ya sabemos como hacerlo'. Palabras fuertes de un conocedor profundo y palabras que respaldan lo que varios de los testigos afirmaron también.

• A medida que se empiece a comprender la realidad de este conocimiento, habrá una protesta entre los científicos espaciales que no están en el interior para que se liberen estas tecnologías que nos permitan a todos explorar el espacio. Habrá cambios importantes en la forma en que la NASA hace su trabajo, aunque es difícil predecir estos cambios.

• No solo ha sufrido la exploración espacial en el sector público, sino que también ha sufrido el medio ambiente de nuestro planeta. Por lo tanto a medida que este conocimiento comience a asimilarse, habrá una protesta entre todos los ciudadanos preocupados en este planeta por la liberación de estas tecnologías que nos permitan a todos reducir y en última instancia, eliminar el calentamiento global y la contaminación ambiental que tanto amenaza nuestra forma de vida. Estas tecnologías no solo afectarán las tecnologías de viajes espaciales, sino que también tendrán un profundo efecto en el transporte y la producción de energía en la superficie terrestre.

• En conclusión, podríamos considerar la observación realizada por Halton Arp44: "Ciertamente no estamos al final de la ciencia. ¡Lo más probable es que estemos solo al principio!"

Agradecimientos
Agradezco a las siguientes personas por muchas discusiones durante la preparación y redacción de este documento, que incluyen: S. Greer, A. Craddock, T. Bearden, P. LaViolette, M. McCandlish, D. Hamilton, T. Valone, E. Mallove, T. Loder, C. Loder, S. Patel y muchos de los valientes testigos de Disclosure Project.

Referencias Citadas

1 Quoted from: LaViolette, P. A. 2000. Moving Beyond the First Law and Advanced Field Propulsion Technologies. In T. Loder (ed.), "Outside-the-Box" Technologies, Their Critical Role Concerning Environ-mental Trends, and the Unnecessary Energy Crisis.
Report prepared for The U.S. Senate Environment and Public Works Comm.
www.senate.gov/~epw/loder.htm.
2 Brown, T. T. 1929. How I control gravity. Science and Information Magazine, Aug. 1929. Reprinted in Psychic Observer 37 (1): 66-67.
3 Oberth, Hermann: "Flying Saucers Come from a Distant World," The American Weekly, October 24, 1954.
4 Aviation Studies (International) Ltd. 1956. Electro-gravitics Systems: An examination of

electrostatic motion, dynamic counterbary and barycentric control. p. 14. In Valone, T. (ed.), 1994. Electrogravitics Systems: Reports on a new propulsion methodology. Integrity Research Institute, Washington, DC 20005.
5 Ibid. p. 27.
6 Ibid. p. 19.
7 Gravity Rand Ltd. 1956. The Gravitics Situation. p. 54. In Valone, T. (ed.), 1994. Electrogravitics Systems: Reports on a new propulsion methodology. Integrity Research Institute, Washington, DC 20005.
8Aviation Studies (International) Ltd. 1956. Electrogravitics Systems: An examination of electrostatic motion, dynamic counterbary and barycentric control. p. 11. In Valone, T. (ed.), 1994. Electrogravitics Systems: Reports on a new propulsion methodology. Integrity Research Institute, Washington, DC 20005.
9 Ibid. p. 34.
10 Ibid p. 41.
11 Gravity Rand Ltd. 1956. The Gravitics Situation. p. 47. In Valone, T. (ed.), 1994. Electrogravitics Systems: Reports on a new propulsion methodology. Integrity Research Institute, Washington, DC 20005.
12Aviation Studies (International) Ltd. 1956. Electrogravitics Systems: An examination of electrostatic motion, dynamic counterbary and barycentric control. p. 32. In Valone, T. (ed.), 1994. Electrogravitics Systems: Reports on a new propulsion methodology. Integrity Research Institute, Washington, DC 20005.
13 Evans, M. W. 2002. The link between the Sachs and O(3) theories of electrodynamics. In Evans, M.W. (ed.), Modern Nonlinear Physics, Pun 2. 2nd ed., Advances in Chemical Physics 19:469-494.
14 Anastasovski, P.K., T.E. Bearden, C. Ciubotariu, W.T. Coffey, L.B. Crowell, G.J. Evans, M.W. Evans, R. Flower, A. Labounsky, B. Lehnert, M. Mészáros, P.R. Molnár, S. Roy, and J.-P. Vigier. 2001. Anti gravity effects in the Sachs theory of electrodynamics Foundations of Physics Letters. 14(6):601-605
15 Alcubierre, M. 1994. The Warp Drive: Hyper-fasttravel within general relativity. Classical and Quantum Gravity, 11, L73.
16 Puthoff, H. E. 1996. SETI, The Velocity-of-LightLimitation, and the Alcubierre Warp Drive: An Integrating Overview, Physics Essays 9:156.
17 Lamoreaux, S.K. 1997. Demonstration of the Casmir force in the 0.6 to 6 μm range. Physics Review Letters. 78:5.
18 Puthoff, H. 1989. Gravity as a Zero-Point Fluctuation Force." Phys. Rev A., 39(5):2333-2342. Puthoff, H. 1989. Source of Electromagnetic Zero-Point Energy." Phys. Rev A, 40(9):4597-4862.
19 See the Tom Bearden web site for an extensive listing and copies of his papers at: www.cheniere.org.
20 Anastasovski, P.K., T.E. Bearden, C. Ciubotariu, W.T. Coffey, L.B. Crowell, G.J. Evans, M.W. Evans, R. Flower, A. Labounsky, B. Lehnert, M. Mészáros, P.R. Molnár, J.K. Moscicki, S. Roy, and J.P. Vigier. 2001. Explanation of the motionless electromagnetic generator with 0(3) Electrodynamics. Foundations of Physics Letters, 14(1):87-93.
21 Bearden, T. 2002. Energy from the Vacuum: Concepts and Principles. Cheniere Press, Santa Barbara, CA.
22 Valone, T. 2000. The Right Time to Develop Future Energy Technologies. in T. Loder (ed.). “Outside-the-Box” Technologies, Their Critical Role Concerning Environmental Trends, and the Unnecessary EnergyCrisis. Report prepared for The U.S. Senate Environment and Public Works Comm. www.senate.gov/~epw/loder.htm.
23 Puthoff, H. 1990. Everything for Nothing. New Scientist, 28 July 1990, pp. 52-55.
24 Haisch, B., Rueda, A. and Puthoff, H. 1994. Beyond E =mc2 ; A First Glimpse of a Postmodern Physics, in which Mass, Inertia and Gravity Arise from Underlying Electromagnetic Processes. The Sciences, 34:26.
Haisch, B., Rueda, A., and Puthoff, H. 1997. Physics of the Zero-Point Field: Implications for Inertia,

Gravitation and Mass. Speculations in Science and Technology, 20:99.
Haisch, B. and Rueda, A. 1998. An Electromagnetic Basis for Inertia and Gravitation: What Are the Implications for 21st Century Physics and Technology? in El-Genk, M.S. (ed.), Space Technology and Applications International Forum-1998, DOE CNF-980103, CP420, p. 1443.
Haisch, B. and Rueda, A. 1999. The Zero-Point Field and the NASA Challenge to Create the Space Drive. Proc. NASA Breakthrough Propulsion Physics Workshop, NASA/CP-1999-208694, p. 55.
25 LaViolette, P. 1993. The U.S. Antigravity Squadron. p. 82-101. In Valone, T. (ed.), 1994. Electrogravitics Systems: Reports on a new propulsion methodology. Integrity Research Institute, Washington, DC 20005.p.82-101.
26 LaViolette, P. A. 1992. Electrogravitics: Back to the future. Electric Spacecraft, Issue 4, pp. 23-28. LaViolette, P. A. 1993. A theory of electrogravitics. Electric Spacecraft, Issue 8, pp. 33-36
27 LaViolette, P. A. 2000. Moving Beyond the FirstLaw and Advanced Field Propulsion Technologies. in T. Loder (ed.). “Outside-the-Box” Technologies, Their Critical Role Concerning Environmental Trends, and the Unnecessary Energy Crisis. Report prepared for The U.S. Senate Environment and Public Works Comm. www.senate.gov/~epw/loder.htm.
28 Information available at: www.disclosureproject.org.
29 Greer, S.M. and T.C. Loder III. 2001. Disclosure Project Briefing Document, 492 pp. Available on CD from: The Disclosure Project, P.O. Box 2365, Charlottesville, VA 22902. Also available from: www.disclosureproject.org.
30 Greer, S. M. 2001. Disclosure: Military and government witnesses reveal the greatest secrets in modern history. Crossing Point, Inc. Crozet, VA, 573 pp.
31 Ibid. pp. 357-366.
32 Ibid. pp. 262-270.
33 Ibid. pp. 384-387.
34 Ibid. pp. 391-403.
35 Ibid. pp. 388-389.
36 Ibid. pp. 497-510.
37 Cook, N. 2001. The Hunt for Zero Point: Inside the World of Antigravity. Broadway Books, NY. 256pp.
38 Deavenport, L. 1995. “T.T. Brown Experiment replicated. Electric Spacecraft Journal. Issue 16. Oct. 1995. (Reprinted in: Valone, T. (ed.), 1994. Electro-gravitics Systems: Reports on a new propulsion methodology. Integrity Research Institute, Washington, DC 20005)
39 Bahder, T.B. and Fazi, C., "Force on an Asymmetric Capacitor," Army Research Laboratory, v51 ARL-TR.nb. Avail. at: http://xxx.lanl.gov/abs/physics/02110. 2002.
40 Transdimensional Technologies, 906-E Bob Wallace Ave., Huntsville, AL 35801.
41 http://jnaudin.free.fr
42 Greer, S.M. and T.C. Loder III. 2001. Disclosure Project Briefing Document, 492 pp. Available on CD from: The Disclosure Project, P.O. Box 2365, Charlottesville, VA 22902. Also available from: www.disclosureproject.org.
43 Lecture given at UCLA Engineering Department on March 23, 1993
44 Arp, H. 1998. Seeing Red: Redshifts, Cosmology and Academic Science. Montreal, Aperion. (p. 249).